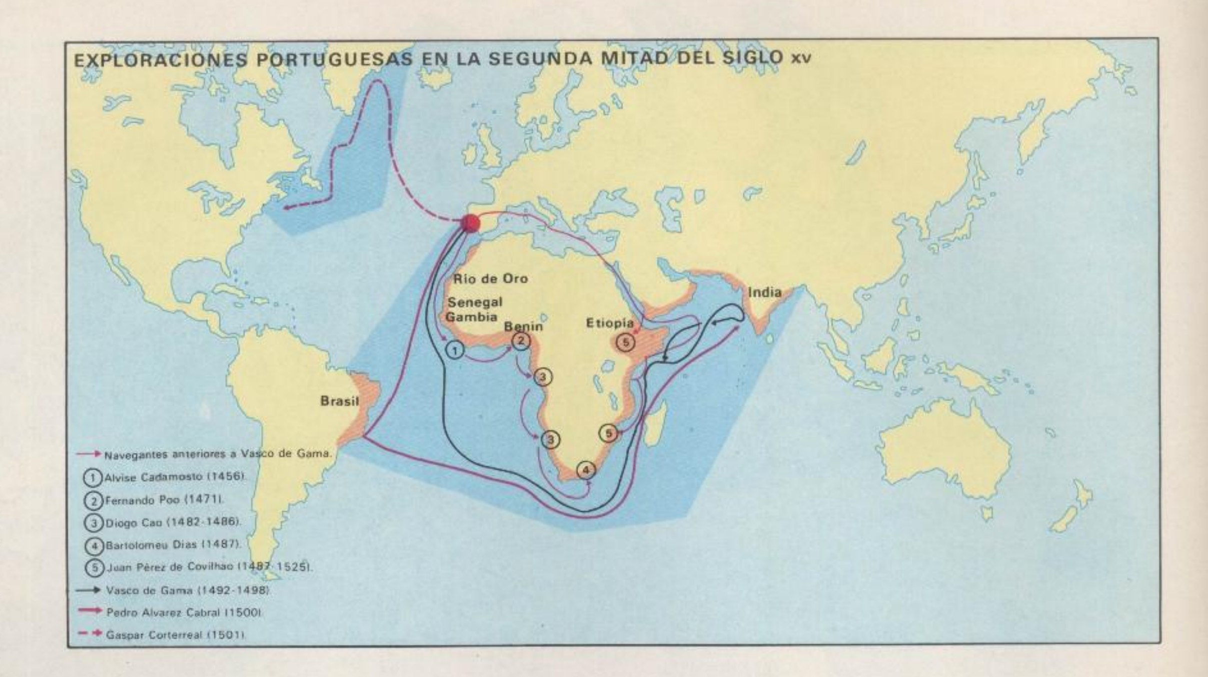


Caravana en viaje hacia Catay (detalle del atlas catalán atribuido a Cresques y llamado de Carlos V; Bibliothèque Nationale, París). La necesidad de especias y telas finas, tanto para conservar, unas, las carnes como, otras, saciar el afán de lujo producido por el primer capitalismo, serían el móvil inicial de la búsqueda de nuevos caminos para conseguirlas.

Los descubrimientos geográficos de los portugueses en los siglos XV y XVI

por JOSE FLORIT

Multitud de fenómenos históricos habían preparado a la humanidad para lanzarse a completar la exploración del mundo. En primer lugar, el Islam había establecido una fraternidad internacional de creyentes que les permitía viajar sin el impedimento de conflictos de raza o religión. El Islam tenía también una gran fuerza de proselitismo y los misioneros mahometanos partían a predicar el Corán a las gentes del Extremo Oriente o del interior del Africa. A éstos seguían los mercaderes y letrados, que iban a lejanos países por negocios o por pura curiosidad científica. Una época favorable para los viajes del comercio o estudio fue también la de Gengis-Khan y sus sucesores. El Asia estuvo entonces casi unificada y los extranjeros eran recibidos con simpatía en los gobiernos de los mongoles, desde el mar Caspio hasta el Pacífico. Las experiencias de Marco Polo demostraron que era fácil en esta época viajar por los lejanos *Catay* y *Cipango,* o sean la China y el Japón, y encontrar allí menos peligros que en la patria mis-



Los hermanos Polo abandonan Constantinopla (miniatura del "Libro de las Maravillas"; Bibliothèque Nationale, París). Desde el siglo XIII. la humanidad sentía un deseo grande de ampliar sus conocimientos geográficos. De aquí que libros como el de las "Maravillas" tuvieran inmensa difusión.

ma. El libro de Marco Polo y sus análogos, como el de fray Oderico de Pordenone, fueron el gran estimulante de la exploración de Oriente.

Los resultados de los viajes de los árabes en Africa aparecen en sus libros de geografía, pero sólo en parte. Mucho debió de transmitirse por tradición oral, mucho quedaría entre navegantes, que se confirmaban sus conocimientos del mar Rojo o del Atlántico en el puente de sus veleros. Así, por ejemplo, hacia el año 1150, señalaron ya la Tierra de los Tesoros, que llamaron *Bilad-Ghaana,* y que después fue buscada por los cristianos con el nombre de Guinea. Al Atlántico los árabes lo llamaban *mar Tenebroso* y no daban de él noticias muy atrayentes.

Sin embargo, los vagos nombres del Africa interior y occidental que los árabes enseñaron a las gentes cristianas fueron ya incentivos para viajes; pero sospechamos que ellos debían de conocer mucho más, sobre todo los mercaderes y navegantes. Pronto se habló del Río del Oro, del Nilo occidental, que nace del mismo lago que el Nilo de Egipto; pronto empezaron a circular leyendas que revelan algo de la verdadera geografía del continente africano. Recordemos también que los árabes tradujeron y comentaron la *Geografía de Tolomeo,* y en el mapa de Tolomeo aparece ya bastante bien dibujada la mitad superior del Africa.

La fundación de las Ordenes mendicantes ayudó también no poco, proporcionando voluntarios para las misiones cristianas. Los monjes basilios y benedictinos eran sedentarios, su celda tenía que ser un retiro tan solitario como el yermo de los anacoretas. En cambio, los mendicantes, especialmente

los franciscanos, no tenían en su regla ninguna restricción que les impidiese viajar; más bien, como los sufíes árabes, a los que inconscientemente imitaban, era preferible que salieran del convento para predicar el Evangelio. Los espíritus inquietos de las Ordenes mendicantes se aprovechaban de esta libertad; tenían en su apoyo los ejemplos de santo Domingo, yendo a predicar a los infieles de España, y de san Francisco, quien personalmente marchó a Egipto como misionero. Cuando el Gran Khan pidió misiones al papa, no se pensó más que en franciscanos; el ya citado Oderico de Pordenone era franciscano también, y el espíritu franciscano influyó en Raimundo Lulio para animarle a pasar a Tartaria y a Túnez. Por fin, en los mapas catalanes del siglo XIV se hace mención de un anónimo fraile franciscano que fue al Río del Oro y debió de escribir un extenso y detallado relato que desgraciadamente se ha perdido.

Ambas remotas regiones, el Oriente con sus sedas y especias, y el Africa con sus tierras de tesoros y sus ríos de oro, fueron, sin duda alguna, los principales estímulos de los grandes viajes del siglo XV, pero no hay que olvidar que el Atlántico podía ser tenebroso, pero no era desierto. Estaba salpicado de islas legendarias, que debían también atraer a los espíritus aventureros. Las Canarias fueron llamadas ya por los griegos y romanos "las Islas Bienaventuradas" y nunca se olvidó su ubicación. Más difícil es dilucidar cuándo fueron descubiertas las islas del grupo de Madera y las Azores, porque aparecen con los mismos nombres que llevan hoy en mapas genoveses y catalanes del siglo XIV. Pero queda aún la duda de si fueron en realidad conocidas, o si, al descubrirlas después, se las identificó con las islas que se creía que existían en el océano. Otras islas que hay en aquellos mapas nunca se identificaron.

Tal es, por ejemplo, la isla de San Balandrán, isla fantástica que aparece sólo en los mapas. La leyenda supone que allí fue a refugiarse un santo bretón del tiempo de las persecuciones. Había islas flotantes; entre ellas la isla del Brasil, que pensaron descubrir los que dieron nombre a aquella parte de América; había, sobre todo, la gran isla de Antilia o Antilla, con las siete ciudades de Cíbola, adonde se retiraron –según la leyenda– muchos visigodos, magnates y obispos, escapando de los árabes en el siglo VIII. Todavía a mediados del siglo XVI los españoles creían encontrar en el norte de México rastros que los conducirían a las siete famosas ciudades.

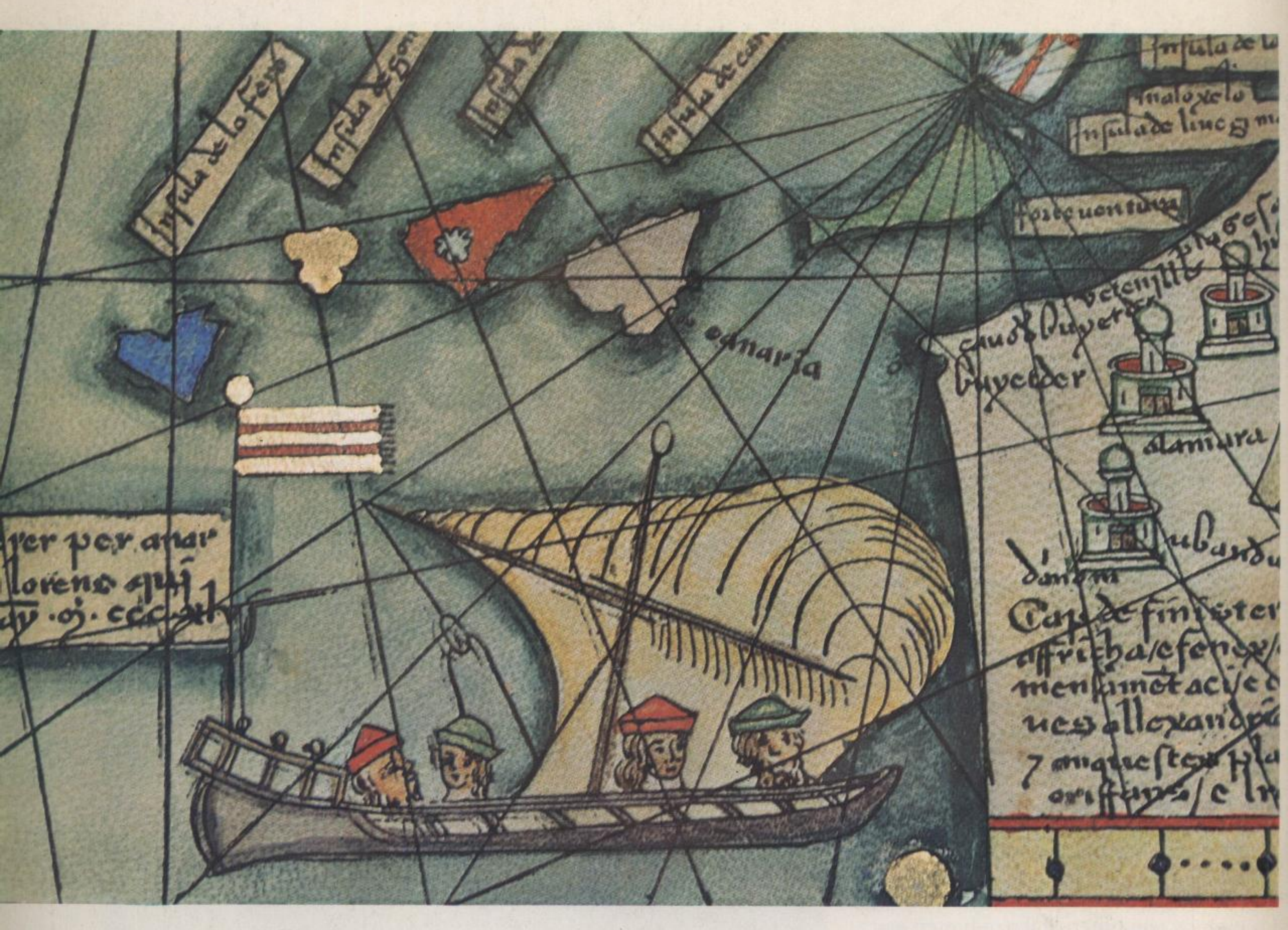
De resultados mucho más positivos fueron desde el siglo X los viajes de los escandinavos a Groenlandia. En el año 981 un príncipe noruego, Erik el Rojo, atravesó el Atlántico, parándose en el viaje de ida algunos días en Islandia. A su regreso fue directamente de Groenlandia a Noruega, e hizo, sin ningún género de duda, la primera travesía transatlántica sin escala. Los sucesivos viajes de los escandinavos a Groenlandia están perfectamente documentados. A mediados del siglo XI había en Groenlandia ciento noventa granjas, dos monasterios y doce iglesias. Los habitantes blancos serían unos dos mil, pero había muchos mestizos originados por el cruzamiento con los esquimales.

La impresión que producía entonces Groenlandia aparece en un párrafo de una crónica danesa del 1520, donde se dice textualmente:

"Unos van a Groenlandia por la fama que consiguen exponiéndose a los peligros

Enrique el Navegante (detalle de la "Veneración de san Vicente", por Nuno Gonçalves; Museo de Lisboa). Don Enrique era hijo de Juan I de Portugal; se estableció en el promontorio de Sagres y allí reunió una serie de marinos y cartógrafos que propugnaban la navegación por el Atlántico. A su impulso se debió el impetuoso desarrollo de las empresas portuguesas a lo largo de las costas de Africa.





Las islas Canarias representadas en el atlas catalán atribuido a Cresques y uno de los buques en que se hacían las navegaciones por el Atlántico en el siglo XIV. El conocimiento y conquista de islas como las Canarias, Azores y Madera contribuyeron ampliamente a la búsqueda de la ruta de las Indias por Occidente.

del viaje, otros para satisfacer su curiosidad, y otros para hacer negocio. Los groenlandeses tienen que importar casi todas las cosas que necesitan para la vida, hierro, granos, maderas, pero venden pieles, cueros de focas y colmillos de elefante marino."

Groenlandia es una corrupción de la palabra teutónica *Grüunland,* que quiere decir Tierra Verde, porque en el verano la costa, libre del hielo, se cubre de prados de verdor intenso. El interior está siempre helado, y en el mar quedan flotando, durante el estío, grandes témpanos entre las olas. No había, pues, otro motivo de permanencia allí sino que el país estaba casi desierto. En cambio, ya el hijo de Erik el Rojo exploró la costa del Labrador, que llamó *Marklandia,* y la de América, que llamó *Vinelandia.* Allí encontró la vid silvestre, árboles corpulentos y un clima tan suave, comparado con el de Groenlandia, que creyó no haría falta almacenar el heno para alimentar el ganado durante el invierno. Observó también que en Vinelandia la diferencia entre los días y las noches no era tan extremada como en Groenlandia. Es, pues, de toda evidencia que los escandinavos consiguieron llegar a las costas de Nueva Escocia, o del Maine, ya a principios del siglo XI. Las interesantes noticias que daban de Vinelandia los escandinavos resultaron oscurecidas por la penosa impresión que comunicaban de sus habitantes; éstos eran de naturaleza más belicosa que los esquimales, y alguna tentativa de colonización que se hizo allí acabó con una forzosa retirada. Los escandinavos del siglo XI no tenían armas de fuego, como los puritanos, y su número era inferior a las multitudes de las *naciones* indias.

Groenlandia formó un obispado desde el año 1110, pero el primer prelado no fue ordenado en Lund hasta el año 1124. El último obispo que residió en Groenlandia murió el año 1385. Es curioso hacer notar que el papa Alejandro VI Borgia, en 1492, el mismo año que Colón atravesó el océa-

no, se lamentaba en una bula de que, por espacio de ochenta años, no había gobernado la Iglesia de Groenlandia ni obispo ni capellán alguno con residencia fija. "El resultado es que muchos habitantes han apostatado y caído en la más baja superstición."

Vemos, pues, que durante la Edad Media el océano Atlántico fue cruzado por los escandinavos casi cada año, o cada dos años, con los convoyes que organizaban para ir a Groenlandia. Por aquellas regiones viajó también Colón antes de proponerse su travesía más hacia el Sur; por lo menos, se precia de ello –de haber viajado por los mares septentrionales– en la carta en que se ofrece a descubrir nuevas tierras.

Sin embargo, los que debían acabar por conquistar el océano, que fueron los pueblos hispánicos, pensaban más en Cipango y Catay que en el confín del mundo, o *última Tule*. Fue sobre todo la devoción y el ahínco del infante don Enrique de Portugal, llamado el Navegante, lo que precipitó los descubrimientos.

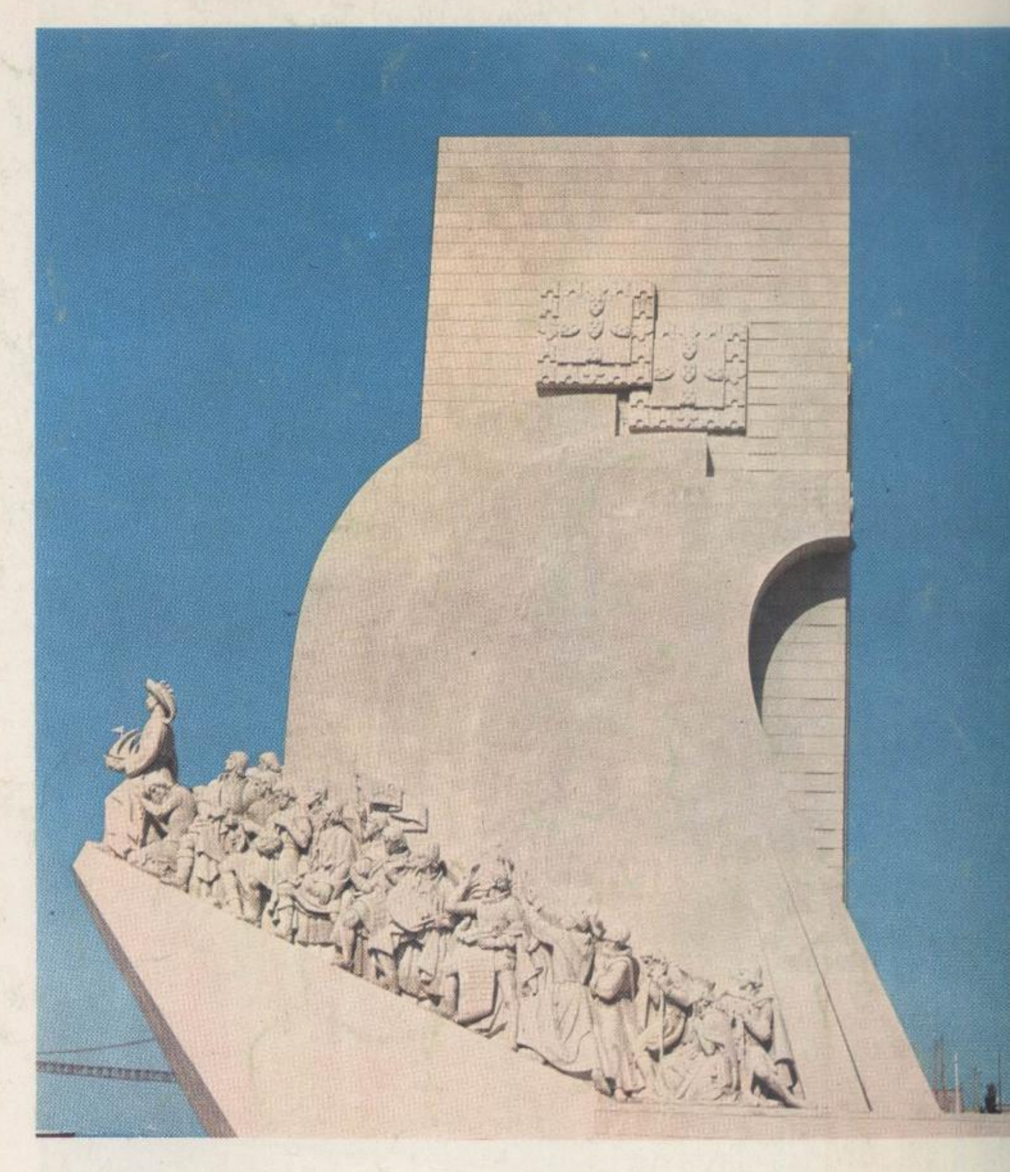
Portugal, país fundamentalmente agrícola y ganadero durante la Edad Media, desarrolló una intensa actividad mercantil a partir del siglo XIII. Estas actividades fueron el origen de la aparición de una clase social nueva –formada por comerciantes y armadores– cuyos intereses económicos exigían la expansión del país hacia el Sur, hacia el océano. Por otra parte, la secular lucha mantenida contra los musulmanes tenía la prolongación de sus objetivos naturales en el norte de Africa. Además, el afán de aventura y el interés por los nuevos descubrimientos, propios del mundo renacentista, habían calado hondo en Portugal. Vemos, pues, que los intereses mercantiles y el espíritu del Renacimiento coincidían con la tradición político-religiosa heredada de la reconquista portuguesa.

A partir del siglo XIV este equilibrio entre lo antiguo y lo nuevo se rompe, resolviéndose a favor de un nuevo modo de vivir y de pensar característico del "otoño de la Edad Media" europea. Las gentes comienzan a aspirar a una serie de ventajas materiales, a un nivel de vida superior al de sus antepasados. La alimentación cárnica de Europa procedía en esta época de ganados trashumantes. La escasez de pastos obligaba a sacrificar cada año, en octubre, a las reses para las que no habría forraje durante el invierno. Era necesario conservar estas reservas alimenticias.

De esta necesidad se deriva la gran demanda de sustancias capaces de transformar la carne fresca en conservas. Algunas se encuentran en Europa, como la sal, pero la mayoría proceden de Oriente. Son las famosas especias: la pimienta, la canela, la nuez moscada, el clavo y el jengibre.

Otros productos, también de origen oriental, se cotizan en Europa cada vez más. Los tejidos hechos en Occidente no pueden competir en fastuosidad y finura con las sedas de China o los algodones de la India. El alto precio que alcanzan éstos hace que se transformen en un objeto de comercio altamente productivo. Las piedras preciosas de la India, de Ceilán y del Tíbet son también apreciadas entre las clases altas europeas. La farmacopea utiliza asimismo cada vez más productos orientales, como el ruibarbo. En resumen, el comercio con Oriente constituye, a finales de la Edad Media, la actividad comercial más remuneradora de Europa.

Mientras fue posible, para este comercio se utilizó la ruta que desde el Mediterráneo conducía a Oriente, bien a través del istmo de Suez y del mar Rojo, bien a través de las



Monumento elevado en Lisboa en conmemoración de los descubrimientos portugueses. Los portugueses, en una lucha terrible contra el tiempo y contra Castilla, se lanzarán a la conquista de las islas de las Especias dando la vuelta al Africa; los castellanos encontrarán un mundo nuevo en su camino.



Guerreros portugueses de la época de Alfonso V (detalle del tapiz de la toma de Arzilla; colegiata de Pastrana, Guadalajara). Soldados como éstos fueron extendiendo el poderío portugués por las costas de Africa y abrieron el camino de la India.

estepas del Asia central. El punto de arribada de ambas rutas lo constituyó Constantinopla. Desde esta ciudad, los mercaderes italianos, auténticos monopolizadores del gran comercio con Oriente, canalizaban hacia toda Europa los productos exóticos.

La reactivación económica que supuso la difusión de las actividades comerciales y el afán por adquirir los nuevos productos originó en Occidente una auténtica sed de oro. El dinero pasó a ser el mágico talismán capaz de transformar en realidad todos los sueños de Oriente.

A causa de esto, las clases sociales dominantes se vieron incitadas a aumentar sus fuentes de ingresos. En las costas de Andalucía y del sur de Portugal, reyes y nobles organizaron la lucha contra los musulmanes como empresas de carácter mixto bélico-comercial. Las ciudades musulmanas de la costa de Granada y del norte de Africa fueron objeto de los ataques cristianos, en donde aparecían mezclados los objetivos político-religiosos más desinteresados con la piratería pura y simple. La continuidad de tales empresas familiarizó a los andaluces y portugueses de la costa con la navegación oceánica. La pesca costera había sido ya, desde la antigüedad, escuela de navegantes y las nuevas actividades ampliaron considerablemente el campo de acción de estos marinos. Pronto se supo que las costas de Africa, al Sur, podían ofrecer beneficios superiores a los que proporcionaban la pesca o las expediciones piráticas contra los musulmanes. Oro, pimienta y esclavos negros podían obtenerse por canje o por la fuerza. Además, la navegación oceánica podía, a largo plazo, convertirse en la ruta comercial del futuro, podía ser el camino nuevo que condujera a los países de las especias, evitando el Mediterráneo monopolizado por los italianos y amenazado, cada vez más, por los turcos.

La corte portuguesa se dio cuenta de los beneficios que el desarrollo de la navegación atlántica podía reportar y, en consecuencia, inició sistemáticamente las expediciones a lo largo de la costa de Africa. En la empresa se aliaban estrechamente la tradicional lucha contra los musulmanes y las nuevas inquietudes propias del espíritu renacentista. El hombre que dirigió estas expediciones, el príncipe don Enrique el Navegante, resume en su persona esta doble vertiente. El apodo de Navegante que se le da no es completamente apropiado: él nunca navegó; sólo fletó y armó las naves y preparó a su gente con una escuela práctica de náuticos. Se aprovechó de los conocimientos de los navegantes anteriores, recogió toda la experiencia de los pilotos del Mediterráneo, que se venía transmitiendo de generación en generación desde los tiempos prehistóricos. El Mediterráneo, con su dificilísima navegación por tantos vientos encontrados, había sido laboratorio del arte de navegar desde los tiempos de Ulises. Las costumbres marítimas de los navegantes del *Mar Interior,* empezadas a recopilar por los armadores de la isla de Rodas, se fueron escribiendo y coleccionando hasta formar el cuerpo jurídico de Barcelona llamado el *Consolat de Mar*. Más aún, el tradicional libro *El Piloto del Mediterráneo* sirvió hasta el fin de la navegación con buque de vela, y contiene avisos y consejos que reflejan el folklore marítimo de la *Odisea*.

La perspicacia de don Enrique se manifestó también llamando a Sagres a un piloto

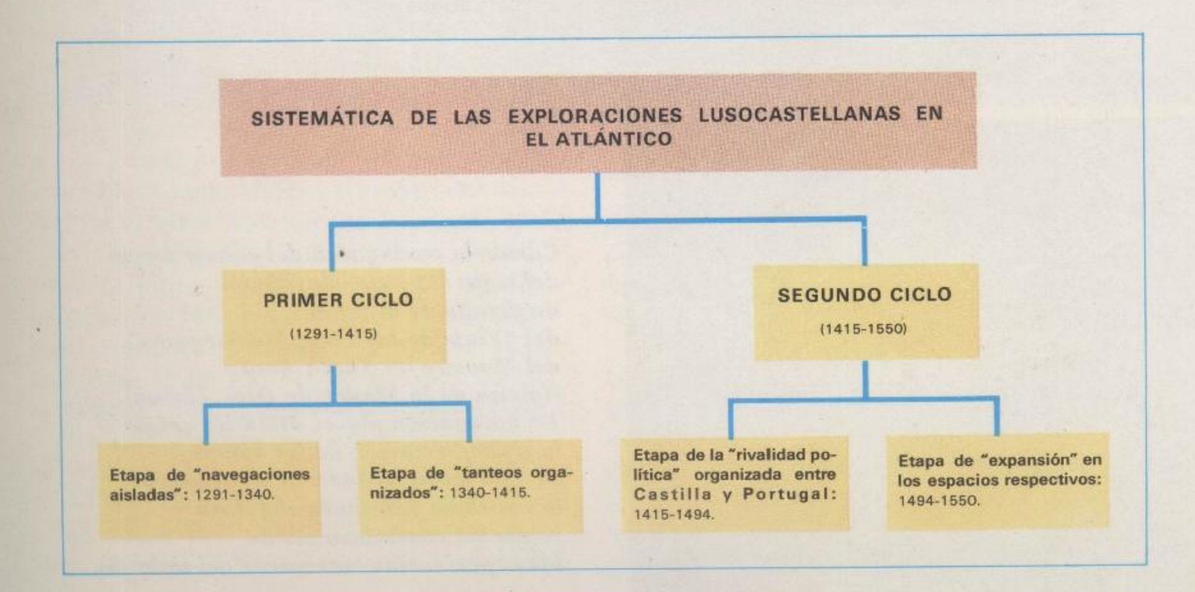
mallorquín, Jaume Ferrer, y utilizando los servicios de varios pilotos genoveses y venecianos.

Tenemos varios retratos, del todo auténticos, del infante Enrique; era de facciones algo fuertes, labios gruesos, cara tostada por el sol y arrugada por la brisa marina. Vestido con una ropilla negra, llevaba una gorra de fieltro sin adornos. En los retratos aparece algo serio, taciturno, preocupado, como si acabase de escuchar el secreto de un piloto genovés, o de otro mallorquín, que lo sabía de un árabe, que lo oyó de un sirio, quien lo contaba sin saber que repetía una tradición de sus abuelos fenicios. Don Enrique iba raramente a la corte, vivía soltero, en un círculo de amigos, marinos y pescadores de Sagres, preparando siempre la expedición del próximo verano. El mote de su escudo era: *Talent de bien faire* (deseo de hacerlo bien).

Era el tercer hijo del rey Juan y de la reina Felipa de Lancaster. Su título de gran maestre de la orden de Avis, junto con el apoyo de la corte, le proporcionaban los medios necesarios para financiar sus empresas descubridoras. Su compleja personalidad encaja perfectamente en el tiempo que le tocó vivir. La Edad Media y el Renacimiento parecen efectuar el relevo en su persona. El hombre medieval se refleja en cuanto hay todavía de cruzado en él; el hombre moderno, en la preocupación por desvelar los misterios de la naturaleza oscurecidos por la tradición y la leyenda.

Tradición y leyenda influyeron notablemente en los proyectos del infante portugués. Numerosos relatos europeos, de origen medieval, afirmaban la existencia de un reino cristiano en Africa, el reino del preste Juan. Este reino debía hallarse situado al sur de las tierras dominadas por los mu-

Interior de la iglesia "manuelina" de Jesús, en Setúbal. El "manuelino" constituyó el último fulgor del gótico en Portugal. Si bien sus construcciones se vieron favorecidas por las enormas ganancias producidas por las expediciones africanas e índicas, lo costosas que resultaban comprometieron las finanzas portuguesas.



LAS EMBARCACIONES OCEANICAS

La nao y la carabela, principalmente la segunda, fueron los instrumentos materiales de los grandes descubrimientos. Las carabelas, ideadas y perfeccionadas en las costas atlánticas de la península ibérica, sobre todo en Portugal, constituyen la embarcación más marinera de que dispuso Occidente a lo largo del siglo XV. Perfeccionada gracias a las experiencias de las exploraciones portuguesas, llegó a ser la síntesis de las cualidades navales que hicieron posible los descubrimientos. Comparada con la galera mediterránea, contrasta por su aparente pesadez. La eslora de las galeras, alargada para conseguir mayor velocidad, daba a estas naves una esbeltez muy superior a la de las carabelas. En cambio, éstas eran mucho más robustas, capaces de resistir los embates del océano, que hubieran quebrado a las ágiles galeras mediterráneas. Para compensar la pesadez del casco, las carabelas debían arbolar una gran superficie de tela. Velamen desarrollado y casco muy reforzado, he aquí las características más sobresalientes de este tipo de naves. Las dimensiones de las carabelas fueron muy variadas. Su capacidad de carga oscila entre las 55 y las 100 toneladas castellanas. Una carabela de 60 toneladas, el tipo más difundido, medía unos 21 metros de eslora, 15 de largo de quilla y 7 de manga. Esta proporción, 3-2-1, característica de estas naves, será la que determine el tipo de *barco* redondo de casco corto y resistente. El calado era de 2 metros y la altura máxima útil de la bodega, de 2,75 metros.

La diferencia principal entre la nao y la carabela estaba en las superestructuras. Mientras la primera poseía dos cubiertas, la segunda sólo tenía una. En la nao, la segunda cubierta se extendía desde el palo mayor, en el centro de la nave, hasta la popa. Bajo ella existía una cámara para la tripulación. Los dos tipos de embarcaciones estaban dotados de un pequeño castillo de proa y de la toldilla, situada a popa, donde se encontraba la cámara del capitán y del contramaestre.

La arboladura se componía de tres palos, mesana, mayor y trinquete, situados en este orden de popa a proa. Las velas típicas del Atlántico eran de forma rectangular, de gran superficie de tela, capaces de mover las recias embarcaciones que surcaban estas aguas. Pero tenían el inconveniente de ser poco maniobreras. Sólo con vientos de popa podían funcionar satisfactoriamente. Las velas latinas, usadas sobre todo por los árabes pese a su nombre, eran más aptas para navegar con vientos de costado. Las carabelas acostumbraban llevar un aparejo mixto. En los palos mayor y trinquete se izaban velas cuadrangulares; en el de mesana, velas latinas, de forma triangular, y en el botalón de proa, caso de existir, otra vela rectangular, la cebadera. De esta forma se aliaban las cualidades del aparejo latino a la posibilidad de navegar aprovechando al máximo las empopadas.

La máxima velocidad la alcanzaban las carabelas navegando con vientos sobre la cuarta de popa. Cuando soplaban vientos contrarios, había que ceñir, navegando entonces de bolina, esto es, en zigzag, dando bordadas.

Los materiales empleados para la construcción naval eran muy diversos. Los cascos eran de roble y para la carpintería interior se utilizaban maderas menos resistentes, pero más ligeras. Para las partes metálicas, llamadas clavazón, se empleaba el hierro, y en menor escala el cobre. El lino y el cáñamo se utilizaban como elementos textiles, en las cuerdas y velas. Por último, el alquitrán servía para impermeabilizar los cascos.

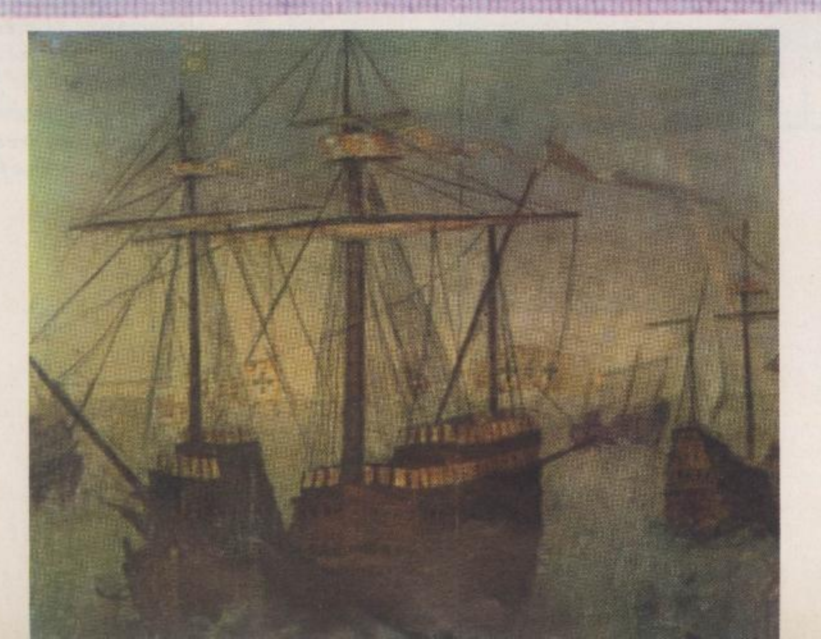
Las bodegas de las carabelas, antes de partir para una empresa oceánica, se llenaban casi por completo con los víveres que debían garantizar la subsistencia de la tripulación durante muchos meses. Aunque se preveía hacer escalas para repostar agua dulce, leña, carne y alimentos frescos, la base de la alimentación, trigo, vino y aceite, se almacenaba a bordo para toda la travesía. La carga de víveres se completaba con salazón de carne y de pescado, legumbres secas, miel, frutas secas y quesos. La humedad y los parásitos destruían buena parte de estas provisiones. Un problema mayor lo constituía el desequilibrio dietético —faltaban alimentos frescos y vitamina C—, causa del escorbuto, enfermedad habitual en las travesías de larga duración.

Otro tipo de carga estaba compuesto por los materiales destinados a servir para reparar los desperfectos que pudieran surgir durante la travesía. Alquitrán, clavos, herrajes, cuerdas, planchas de madera, sebo, pez, amén de piezas enteras de repuesto, como un timón y varias áncoras, eran imprescindibles.

La carga se completaba con diversos objetos destinados a servir de moneda de cambio en los posibles contactos con los indígenas. En su mayor parte eran baratijas de escaso valor: bonetes de colores brillantes, espejos, cuentas de vidrio, peines. Otros revestían carácter utilitario: hachas, cuchillos, tijeras, anzuelos. Algunos, los menos, eran regalos de valor, destinados a los reyes o príncipes más importantes que los expedicionarios pudieran hallar. A cambio obtenían víveres frescos y, si la suerte les era propicia, especias, esclavos y piedras y metales preciosos.

Hasta los viajes de Vasco de Gama las naves no fueron especialmente preparadas para la guerra. Pero la seguridad de los tripulantes siempre estuvo garantizada por una amplia gama de armas. Sobre cubierta se montaban piezas de artillería ligera, culebrinas y falconetes, que disparaban metralla de hierro. Bajo cubierta, por agujeros practicados en el casco, las bombardas podían arrojar proyectiles de piedra o hierro. La tripulación también estaba armada. Espingardas, lanzas, picas, espadas, armas arrojadizas, rodelas e incluso armaduras completas integraban el arsenal. Los portugueses solían hacer una exibición de su poder militar cuando recibían a bordo la visita de algún cacique indígena. Primero le mostraban todas sus armas, después disparaban una salva de cañonazos y, por último, hacían gala de las cualidades defensivas de una armadura, recubriendo con ella a uno de los tripulantes, que era golpeado, sin consecuencias, por los miembros de la comitiva del cacique.

J. F.



Carabela portuguesa del primer tercio del siglo XVI, reproducida en un detalle de la tabla del "Viaje de las Once Mil Vírgenes", del Maestro de Santa Auta (iglesia de la Madre de Dios, Lisboa). La navegación por el Atlántico exigió la transformación de los buques de tipo mediterráneo en otros nuevos; la carabela y después el galeón serán las consecuencias de las experiencias marineras del siglo XV.

sulmanes. Esta situación le daba una importancia estratégica extraordinaria. Una alianza entre el preste Juan y un monarca occidental cristiano permitiría organizar la cruzada definitiva. Los musulmanes, atacados simultáneamente en dos frentes, serían barridos de África. La posibilidad de tal empresa fue uno de los acicates del infante don Enrique.

Las posibilidades de llevar a cabo la circunnavegación de África se apoyaban en fuentes más antiguas. El infante conocía el relato de Heródoto, según el cual navegantes fenicios habían realizado el periplo africano, al servicio del faraón egipcio Necao, allá por el siglo VI a. de J.C. Sobre el interior de África circulaban las más fantásticas noticias. Existían ríos de oro y quizá fuera posible localizar el paraíso terrenal entre Asia y el continente africano. Los habitantes de estas tierras eran tenidos por extraordinarios y el conocerlos, pese a los peligros que tal coyuntura podía acarrear, debía constituir la más maravillosa de las experiencias.

A estas motivaciones, semilegendarias solamente, pues el reino de Etiopía está en la base de las leyendas en torno al preste Juan y el periplo africano relatado por Heródoto podemos considerarlo históricamente fundado, se sumaban realidades concretas, ya mencionadas antes. Las navegaciones a lo largo de la costa africana podían llegar a ser un nuevo camino que condujese a la especiería y, de un modo más inmediato, proporcionaban objetos de comercio importantes: oro, marfil, pimienta y, sobre todo, esclavos.

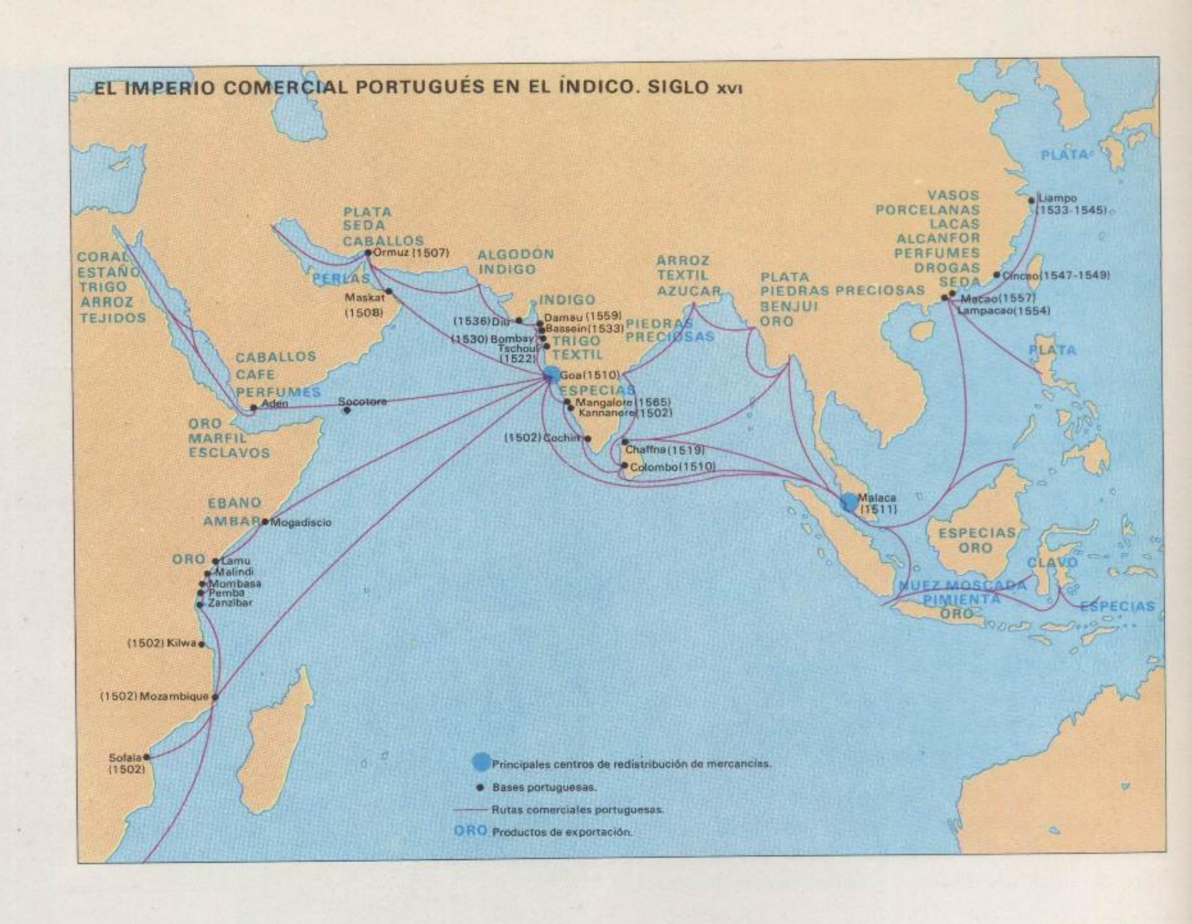
La importancia de estos objetivos económicos fue muy grande desde las primeras expediciones. Muestra de ello es el interés con que la monarquía portuguesa intentó asegurarse la exclusividad de los posibles beneficios comerciales.

Durante la primera etapa de las navegaciones, los esfuerzos de los portugueses estuvieron encaminados a asegurarse la posesión de todas las islas atlánticas. Casi lo consiguieron. Porto Santo, Madera y las Azores fueron ocupadas ya en 1418-1419 y 1427 con el propósito de "cerrar el océano a posibles competidores y convertir el Atlántico en el Mare Nostrum de Portugal". Las islas Canarias, posesión castellana, constituían la única excepción. No por falta de empeño: en 1424 fracasó un intento de conquista armada y las negociaciones de 1433 con Juan II de Castilla no dieron mejores resultados. Ante la esterilidad de los esfuerzos bélicos y de las relaciones diplomáticas directas, Portugal recurrió al sumo pontífice. El recurso al papa, como suprema autoridad entre los países cristianos, muestra reiteradamente otra característica medieval de las magnas empresas descubridoras, que, por contraste, constituyen el factor más espectacular en el orto de los tiempos modernos.

El recurso al papado tampoco resolvió la cuestión de las Canarias, que siguieron siendo castellanas. Pero, en cambio, garantizó la exclusividad portuguesa en las navegaciones a lo largo de la costa africana por las bulas *Romanus Pontifex* (1454) e *Inter Caetera* (1456). En ellas, el papado concedía a Portugal el dominio de toda la costa africa-



Monumento a don Enrique el Navegante en la plaza del mismo nombre en Oporto.





Astrolabio marino del siglo XVI (Museo Marítimo, Barcelona). Este instrumento, que medía la altura de los astros, fue aplicado a la navegación en el reinado de Juan II de Portugal.

na desde Nun y el cabo Bojador en adelante. Con esta apelación al papado y el consiguiente dictamen, acordando tierras que pueden ser objeto de descubrimiento y conquista en el futuro, queda sentado un precedente de la mediación que el sumo pontífice realizará cuando el descubrimiento de América plantee de nuevo un problema similar.

Mientras se debatía la cuestión de las Canarias y el papado garantizaba el monopolio de las navegaciones africanas a los portugueses, el infante don Enrique desarrollaba la segunda parte de la empresa que a largo plazo había de abrir la ruta de la India. Ya queda dicho que don Enrique el Navegante no navegó jamás, por lo menos por las costas de África. En cambio, organizó las expediciones, preparó los hombres y armó las naves que debían realizarlas. Los jalones más importantes de la lenta marcha hacia el Sur, a lo largo de la costa africana, son el paso del cabo Bojador en 1434 por Gil Eneas, el descubrimiento de Río de Oro por Alfonso Gonçalves en 1436, el paso de cabo Blanco y de la costa de Senegal por Nuño Tristão en 1441, y la arribada a cabo Verde, en 1444, realizada por Dionis Dias.

Las actividades navales portuguesas a partir de 1443 quedaron centralizadas en Sagres. Don Enrique estableció allí, en la punta más meridional de los Algarbes, su residencia y además un centro náutico que



El cabo de las Tormentas, luego llamado de Buena Esperanza. En la carrera hacia las islas de las Especias, doblar este cabo constituyó una meta importantísima para los navegantes portugueses.

era, a la vez, casa de contratación y escuela de pilotos. Muchos de los problemas que planteaba la navegación oceánica se resolvieron allí, en parte gracias a la colaboración de los técnicos y expertos pilotos mediterráneos que el infante agrupó en torno suyo. Pero el Atlántico planteaba problemas nuevos, que exigían soluciones nuevas. Las experiencias adquiridas en el Mediterráneo eran, a veces, insuficientes. Así surge un tipo nuevo de embarcación, más apropiada a las condiciones marinas del océano, la carabela. Del mismo modo se desarrollan los estudios astronómicos, aplicados a la navegación de altura, y se difunde el uso del astrolabio y el cuadrante, "aparelhos ja usados em terra anteriormente, mas que os tecnicos do Infante souberam simplificar para uso do mar", según Damião Peres, especialista en la historia de los descubrimientos portugueses.

Paralelamente a estos avances técnicos y a los descubrimientos geográficos se inició la explotación colonial de las nuevas tierras. El aumento del tráfico comercial tiene como contrapartida la disminución del interés por efectuar nuevos descubrimientos. La tentación de obtener rendimientos económicos importantes en las tierras ya conocidas se impone al afán de avanzar en busca de hipotéticos beneficios entre peligros seguros. La progresión hacia el camino de las especias se hace cada vez más lenta. En los quince años que separan el descubrimiento del

El infante Juan, el futuro Juan II de Portugal, por Nuno Gonçalves (detalle del panel del rey en la "Veneración de san Vicente"; Museo de Lisboa). Muerto Enrique el Navegante, las empresas marineras recayeron en su sobrino Juan, que les daría notable impulso y conseguiría grandes logros.



Medalla de Vasco de Gama, acuñada con motivo del cuarto centenario de su gesta (Museo Marítimo, Barcelona).

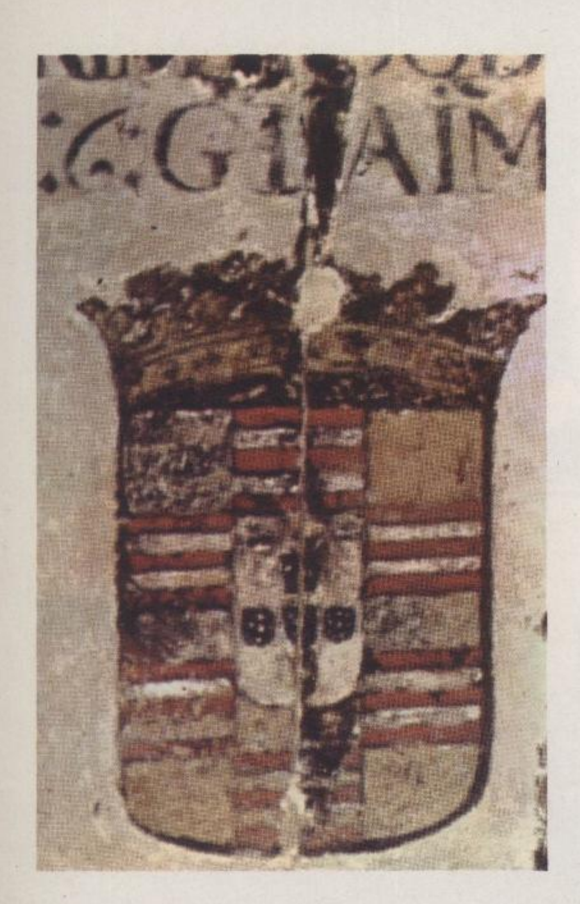
cabo Verde de la muerte del infante don Enrique, los avances hacia el Sur no van más allá del cabo las Palmas o, a lo sumo, de la costa norte del golfo de Guinea.

La colonización de las islas Madera y Azores se lleva a cabo por esta época. En 1433, Madera cuenta con 800 habitantes y la cosecha anual de caña de azúcar se cifra alrededor de los 500 quintales. Esta planta va a ser muy importante en la historia de la primera expansión colonial atlántica. Trasladada desde Sicilia a las islas portuguesas, el clima tropical favorecerá el crecimiento de la caña, pudiéndose así recoger grandes cosechas. El mayor inconveniente con que su cultivo tropieza es la necesidad de una mano de obra abundante. Los portugueses la resolvieron importando esclavos negros de la cercana costa de Africa. Caña de azúcar y mano de obra africana sometida a la esclavitud; estamos ante un claro precedente de una de las bases económicas de la colonización del Caribe.

El tráfico de esclavos constituye el principal objetivo comercial de las factorías sitas en el continente. Se complementa con el marfil y el oro. El aumento del tráfico comercial queda de manifiesto en la creación de una compañía que centralizará las operaciones mercantiles: la *Compañía de Argim.*

Tras la muerte del infante don Enrique, en 1460, el monarca portugués Alfonso V dejará de intervenir directamente en la empresa descubridora. A partir de 1469 arrendará a Fernão Gomes el monopolio del comercio con Guinea. Una de las cláusulas de la concesión del arrendamiento obligaba a Fernão Gomes a explorar cien leguas de costa cada año. De esta manera se completa el reconocimiento del golfo de Guinea. En 1474, Lopo Gonçalves dobla el cabo López. El ciclo se cierra con una desilusión. La larga inflexión hacia el Este de la costa de Guinea hacía suponer que el camino hacia el reino del preste Juan y hacia las tierras de las especias iba a ser corto. Las expe-

Tras doblar el cabo de Buena Esperanza, quedaba lo desconocido. Las noticias que se tenían en Europa no eran muy claras. Se hablaba, como en este fragmento del mapa de Cresques, de buques que surcaban el Indico y cuyas velas eran de palma.



Escudo de armas de Vasco de Gama, el portugués que descubrió la ruta de las especias y unió las costas europeas con las del océano Indico.

diciones sucesivas demostrarán que la tierra africana sigue más adelante, extendiéndose de nuevo hacia el Sur. El paso que conduce a la India está todavía lejos.

En la misma época en que Lopo Gonçalves llegaba al cabo que recibe su nombre se iniciaba el reinado de Isabel I en Castilla y, con él, la reanudación de la rivalidad luso-castellana en el Atlántico. Las concesiones papales habían significado exclusivizar para Portugal los beneficios de la navegación atlántica. Castilla, regida entonces por un monarca débil e inmersa en conflictos de orden interno, se había resignado por el momento, incapaz de romper el monopolio portugués. Por otra parte, la cuestión de las Canarias no se había solucionado según los deseos de Portugal. El equilibrio entre las dos potencias ibéricas era, pues, sumamente inestable. Cuando estalló el conflicto para dirimir la sucesión de Enrique IV entre Isabel y Juana la Beltraneja, la guerra civil castellana se vio doblada por una lucha internacional a causa de la intervención portuguesa. Esta coyuntura permitirá a Isabel atacar el monopolio atlántico portugués. La guerra se desarrolla en dos frentes. El más conocido es el peninsular, pero el que más interesó a Portugal fue, sin duda, el atlántico. En la península, el triunfo fue para las armas castellanas. Pero en el mar los intentos de acabar con el comercio portugués con Guinea serán enérgicamente rechazados por las flotas de Portugal. Esta situación se refleja en el tratado que pone fin a la guerra, el tratado de Alcaçovas-Toledo. Isabel asegura su primacía al trono frente a Juana la Beltraneja, cuya candidatura había recibido el apoyo luso. Pero, en cambio, Castilla renunciaba expresamente al comercio y la navegación al sur del cabo Bojador. Las Canarias siguen siendo posesión castellana, pero Portugal ya no tiene ningún inconveniente en reconocerlo así, una vez asegurado el monopolio africano.

A partir del tratado de Alcaçovas-Toledo, Portugal queda, pues, libre de competidores en la ruta del Atlántico. El alcance del tratado ha sido objeto de múltiples discusiones. La interpretación más favorable a los intereses de Portugal suponía que la navegación al sur de las Canarias quedaba reser-

Francisco de Almeida, primer virrey portugués de la India, quien tuvo a su cargo asentar el dominio en aquellas regiones abiertas tras el viaje de Vasco de Gama.





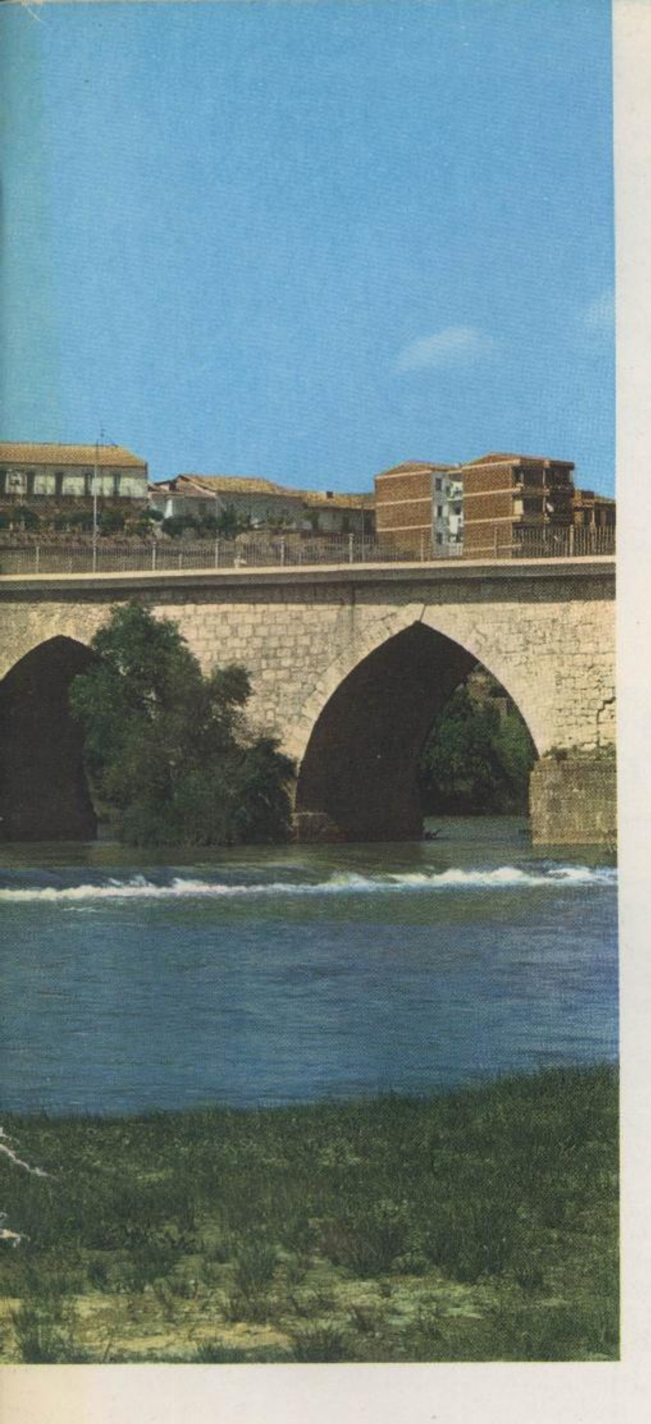
Vista de Tordesillas, donde se firmó el tratado que repartía la Tierra en dos hemisferios basándose en la bula "Inter caetera", pero alejando la línea de demarcación de 100 leguas al oeste de cabo Verde a 370.

vada a los portugueses, siendo el paralelo de las islas la línea que separaba las dos zonas de influencia: al Norte quedaba la de Castilla, y al Sur, la portuguesa. Según esta interpretación, la posesión de América del Sur quedaba reservada a Portugal aun antes de su descubrimiento. La interpretación más limitada, que es la que hoy cuenta con mayor número de adeptos entre los especialistas, supone que la prohibición de navegar de las Canarias para abajo, *contra la costa,* hecha a las naves castellanas, no implica en modo alguno que se fijase el paralelo de las islas como límite de las respectivas zonas de influencia.

Desde 1474, todo lo relacionado con las navegaciones africanas quedó a cargo del príncipe don Juan, el futuro Juan II, digno continuador del infante don Enrique, al que quizá superó en visión política. De hecho, las cláusulas del tratado de Alcaçovas-Toledo relativas a Guinea se deben a la habilidad de este gran estadista. Cuando suba al trono, en 1481, procurará respaldar con los hechos las ventajas que estaban en la letra del tratado. El castillo de San Jorge de la Mina, situado al norte del golfo, atestigua esta voluntad de asegurar la ocupación de Guinea.

Resuelto el pleito por la exclusividad de las navegaciones africanas en el terreno de la diplomacia y garantizado militarmente sobre el terreno, don Juan puede continuar la empresa descubridora. El profesor Seco sistematiza así los proyectos de Juan II:

"1. En primer término, buscar sin vacilaciones la extremidad meridional de Africa, el paso hacia la India. Un avance considerable en este sentido lo realiza Diego Cao en dos viajes sucesivos, en el primero de los cuales (1482-1484) alcanzará el río Congo,



internacionales y conocida en sus aspectos más interesantes la ruta del Indico y su tráfico, el paso inmediato debía constituirlo un viaje que fuera consecuencia de todas las expediciones y tanteos precedentes. Pero la memorable navegación de Vasco de Gama había de retrasarse aún tres largos años."

La puesta en práctica de los proyectos del monarca portugués fue lenta y estuvo llena de dificultades. El momento culminante de esta serie de navegaciones lo constituye la expedición de Bartolomé Dias. Las corrientes adversas dificultaban la navegación a lo largo de la costa sudafricana. La expedición de Bartolomé Dias se desvió unos 30 grados hacia el Sur, internándose así en el océano. Para encontrar tierra de nuevo, Dias prefirió no virar en redondo, sino dirigirse hacia el Noreste. A consecuencia de este rumbo tocó tierra en el golfo de Mossebaai, situado al este del extremo meridional de Africa. Intentó continuar hacia el Norte, por la fachada índica del continente africano, pero la oposición de sus tripulantes le obligó a retroceder. Rumbo a Portugal dobló la punta meridional de Africa. El paso lo realizó en unas condiciones atmosféricas dificilísimas. Por esto bautizó al cabo sur de Africa como cabo de las Tormentas. Cuando Bartolomé Dias regresó a Portugal y comunicó su descubrimiento, se hizo patente que el camino de la India estaba expedito para los portugueses. A causa de esto, el cabo de las Tormentas cambió su nombre, apenas estrenado, por otro: cabo de Buena Esperanza.

La expedición de Bartolomé Dias había mostrado la posibilidad de alcanzar el extremo sur de Africa. Desde el cabo de Buena

continuando luego por la costa hasta el cabo Santa María (13º 27' S.), y en el segundo (en 1485) llegará a Sierra Parda a Punta *dos Farrillares* (22º 10' S.). Dos años después, Bartolomé Dias alcanza la extremidad sur del continente: el camino de la India está abierto.

"2. En segundo lugar, un metódico reconocimiento de las condiciones de la navegación del Indico, de sus emporios comerciales, de la ruta de las especias y sus principales jalones en Oriente, al mismo tiempo que una directa toma de contacto con el famoso preste Juan, esto es, con el soberano etiópico. Misión encomendada a Alfonso de Paiva y Pedro de Covilhã, y coronada por este último, en todos sus extremos, con brillante éxito.

"3. Descubierto el cabo de Buena Esperanza, asegurado el camino por los acuerdos

Buques portugueses de principios del siglo XVI (miniatura de una página del códice "Leitura Nova"; Archivo de la Torre do Tombo, Lisboa).



Esperanza hasta las especias quedaba lo desconocido. ¿Cuál era el camino que unía las islas de Oriente con los recientes descubrimientos portugueses? ¿Existían intermediarios entre los países de origen de las especias, las sedas y las piedras preciosas y los venecianos que las distribuían por Europa? Caso de ser afirmativa la respuesta a esta última pregunta, los portugueses necesitaban saber hasta qué grado eran capaces de ofrecer resistencia estos hipotéticos competidores.

La contestación a todas estas cuestiones exigía un conocimiento exacto de la situación en los países situados entre Asia y Africa, así como de la organización del comercio de las especias en Oriente. En Europa se tenían bastantes noticias relativas a estos países. En el mapa compuesto por fray Mauro en 1460 aparece representada la región etiópica con bastante exactitud y la toponimia es fácilmente identificable. El papado envió, en 1482, embajadores al rey de Etiopía. Estos tomaron contacto con europeos que vivían en diversos territorios del rey de reyes. Pero las noticias ciertas que por estos conductos llegaron a Occidente estaban envueltas en multitud de historias

LOS DESCUBRIMIENTOS PORTUGUESES DESDE LA MUERTE DE ENRIQUE EL NAVEGANTE (1460)

AMERICA	AFRICA	ASIA
	1462 Pedro de Sintra alcanza las costas de la actual Liberia. 1470 Navegantes portugueses penetran en el golfo de Guinea hasta el cabo de Santa Catalina: Fernando Poo descubre la isla que lleva su nombre. 1482 Fundación del punto de apoyo fortificado comercial de San Jorge de la Mina, en Costa de Oro. 1482-1485 Diogo Cao descubre la desembocadura del Congo y la bahía de la Ballena.	
	1487-1488 Juan Pérez de Covilhao entra en relaciones con Etiopía. Llega a la India, de aquí a Sofala (Mozambique). Regresado a Egipto, llega a Ormuz y vuelve a Etiopía, donde muere. Bartolomeu Dias alcanza el cabo de las Tormentas (Buena Esperanza) y llega hasta el "Rio do Infante" (Great Fish River).	1487-1488 Juan Pérez de Covilhao llega a la India desde Etiopía. 1488 Covilhao llega a Ormuz procedente de Egipto.
	1490 Una expedición portuguesa remonta el Congo y funda el establecimiento comercial de San Salvador.	1497-1499 Vasco de Gama llega a la India con la ayuda de un piloto árabe.
1501 Pedro Alvarez Cabral, rumbo a la India, es desviado por una tormenta y descubre Brasil, al que toma por una isla, llamándola Tierra de la Santa Cruz.		
1501-1502 Al servicio de Portugal, Américo Vespucio alcanza Brasil, cerca del cabo de San Roque, y llega hasta el Río de la Plata.	1506 Tristan da Cunha descubre la isla de su nombre.	1507 Pedro de Mascarenhas descubre las islas Mauricio y Reunión. 1509 Diego Lopes de Sequeiza en Ceilán, Malasia y Sumatra. 1510-1511 Afonso de Albuquerque ocupa Ormuz, Goa y Malaca. 1512 Antonio de Abreu y Francisco Serrano llegan a las pequeñas islas de la Sonda, las de la Banda y las Molucas. 1516-1517 Fernando Pérez de Andrade reconoce las costas de Siam, Cochinchina y llega a las islas Ryu-kyu.
1524-1525 Esteban Gómez reconoce la costa americana entre los paralelos 45º y 53º lat. Norte.	1520-1526 Francisco Alvares en Etiopía como misionero. 1531 Fundación de los establecimientos de Sena y Tete sobre el Zambeze.	

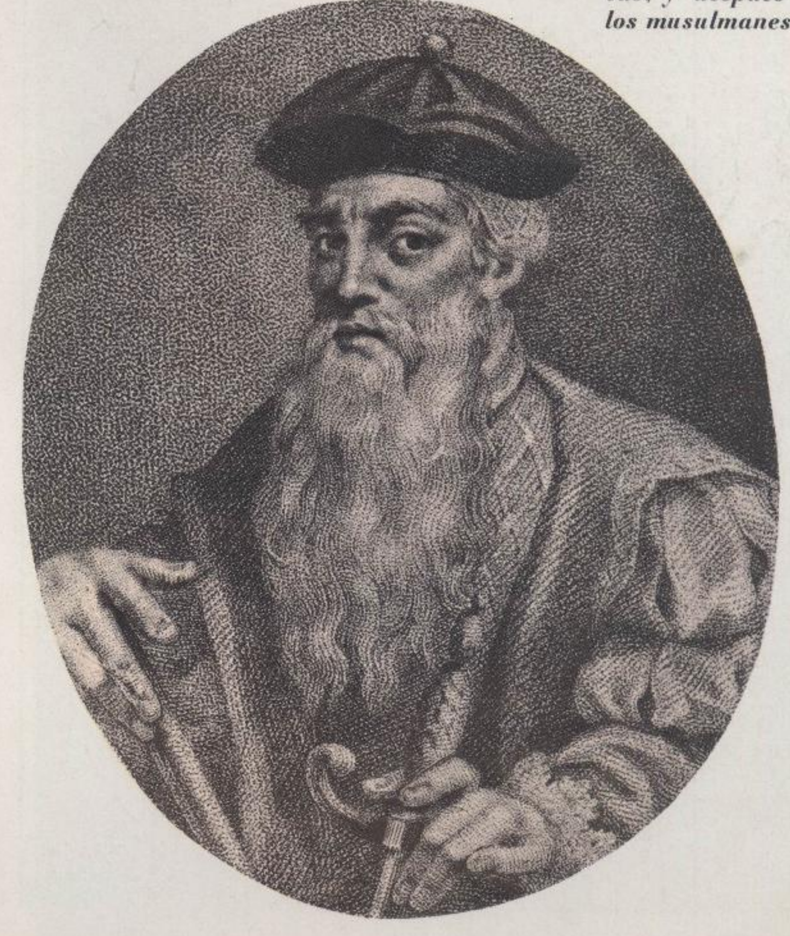


Vista de Goa poco después de su conquista por el virrey Albuquerque (grabado de "Civitates orbis terrarum", de Braun; Biblioteca del monasterio de El Escorial).

fantásticas y, además, sólo en mínima parte respondían a la cuestión fundamental para los portugueses: cuál era la organización del comercio de las especias en Oriente. Se imponía, pues, una toma de contacto directa con estos países, para recoger informaciones concretas. Los encargados de realizar esta misión fueron Pedro de Covilhã y Alfonso de Paiva.

Para el buen éxito de esta empresa, Covilhã y Paiva tenían que pasar inadvertidos a musulmanes y venecianos, que no dudarían en acabar con ellos si conocían el objeto de su misión. La suya fue una auténtica aventura de espionaje. Buenos conocedores del árabe, lengua clave en los países dominados por el Islam, los dos portugueses partieron hacia Oriente fingiendo ser comerciantes en miel. De acuerdo con esta cobertura siguieron la ruta habitual que desde Barcelona les condujo al Cairo, vía Rodas. En la ciudad del Nilo se unieron a unos comerciantes árabes y de esta suerte alcanzaron el extremo del mar Rojo, en el golfo de Adén. A partir de aquí se separaron. Paiva se dirigió hacia el Sur, en busca de Axum. No le acompañó la suerte y pereció en la empresa. Covilhã fue más afortunado. En dirección al Este alcanzó la costa malabar y recorrió los principales puertos del occidente de la India: Cananor, Calicut y Goa. Desde allí retrocedió hasta alcanzar de nuevo la costa de Africa. Se dirigió hacia el Sur hasta llegar a Sofala, frente a la isla de Madagascar. De allí regresó al Cairo, donde entró en contacto con dos enlaces a los que comunicó el resultado de la misión. Después se embarcó de nuevo, visitó Ormuz y se dirigió después hacia Abisinia. Allí había de permanecer hasta su muerte. Los informes que Covilhã había proporcionado a la corte portuguesa fueron importantísimos para las futuras expediciones.

El camino de la India estaba abierto, pero, no obstante, diez años separan la expedición de Bartolomé Dias de la definitiva empresa de Vasco de Gama. Diez años de retraso motivados por querellas políticas de orden interno, que van a ser de gran importancia, porque en el ínterin tendrá lugar la empresa colombiana. En los proyectos de Colón no se planteaba la posibilidad de descubrir un mundo nuevo, sino de hallar un camino que condujese a Oriente por Occidente. Una nueva ruta que llevase a las Indias. Cuando se supo en Portugal que las naves de Colón habían hallado tierra más allá de las Canarias y de las Azores, se creyó



Afonso de Albuquerque, segundo virrey portugués de la India. Extendió su dominio hacia el Este, hacia las Molucas, y después luchó contra los musulmanes de Egipto.

que habían alcanzado el extremo oriente de Asia. El monopolio portugués de la navegación hacia Oriente no sólo se había roto, sino que además cabía la posibilidad de que Castilla, el contumaz rival, se adelantara en la carrera en pos de las especias.

El tratado de Alcaçovas-Toledo, garantía del monopolio portugués, había sido firmado por Castilla. Pero Fernando el Católico consideraba que este tratado sólo garantizaba a Portugal la exclusividad de la navegación hacia Oriente por la ruta africana. En

consecuencia, solicitó y obtuvo del papado la concesión de una bula que garantizase a Castilla la posesión de todas las tierras que pudieran descubrirse siguiendo la ruta propuesta por Colón. El monarca portugués se opuso a esto, alegando que Colón había llegado a Oriente, esto es, a tierras reservadas a Portugal por anteriores tratados y concesiones papales. Inicialmente los puntos de vista de ambos monarcas eran irreconciliables. De acuerdo con los anteriores precedentes se recurrió al arbitraje del papa. En 1493, Alejandro VI, por la bula *Inter Caetera,* dividía las dos zonas de influencia por una línea meridiana situada 100 leguas al oeste de las Azores y cabo Verde. Al este de tal demarcación quedaba la zona reservada a Portugal y al oeste la zona de Castilla. Esta solución no fue definitiva. En primer lugar, cabo Verde y las Azores se hallan en meridianos distintos, lo que hacía imprecisa la divisoria entre ambas zonas. En segundo lugar, ya hemos visto que la navegación a lo largo de la costa africana exigía desviaciones profundas hacia alta mar, lo cual movió al monarca portugués a solicitar una ampliación de su zona, en dirección al Oeste.

Tras una serie de negociaciones se llegó a un acuerdo en 1495: el tratado de Tordesillas. En él se estipulaba que la partición se realizaría mediante *un meridiano* situado unas 370 leguas al oeste de la más occidental de las islas de cabo Verde. Con ello se ampliaba la zona portuguesa en el hemisferio occidental. El Brasil, todavía por descubrir, quedaba incluido en la zona lusa. La contrapartida se daba en Oriente. Las Filipinas, igualmente desconocidas para los europeos, quedaban en la zona castellana. Más dificultades presentará la adjudicación de las Molucas cuando la expedición de Magallanes plantee esta cuestión.

La posibilidad de una competencia castellana, utilizando las facilidades que el tratado de Tordesillas le concedía, aceleró la carrera de los portugueses hacia la India. Juan II no pudo, a pesar de todo, ver la culminación de sus proyectos. Murió dos años antes de la partida de la expedición que, siguiendo la ruta de Bartolomé Dias, debía alcanzar la India. En 1497, reinando Manuel I, conocido como el Afortunado por los éxitos alcanzados durante su reinado, partió la expedición de Vasco de Gama, que había sido elegido por el monarca para coronar la difícil empresa.

La derrota seguida por Vasco fue la habitual en las navegaciones anteriores hasta llegar a cabo Verde. A partir de aquí, de acuerdo con la experiencia de Bartolomé Dias, se alejó de la costa africana, internán-



Región de la India portuguesa, según el mapamundi de Fernando Vaz Durado, hecho en Goa en 1568 (Palacio de los duques de Alba, Madrid).

dose en alta mar. Durante más de dos meses navegaron sin avistar el continente. A principios de noviembre, la flota arribó a la costa africana. Todavia se encontraban en la fachada atlántica de Africa. Doblar el cabo de Buena Esperanza fue una empresa llena de dificultades. El nombre con que Dias había bautizado este lugar, cabo de las Tormentas, debió de parecer a los navegantes más apropiado que la denominación triunfalista preferida por la corte portuguesa.

A partir de este momento, Vasco de Gama se enfrenta con lo desconocido. Antes que él, ninguna nave cristiana había surcado estos mares. Para repostarse de agua dulce hizo escala en las desembocaduras de los ríos Cobre y Zambeze. Más adelante se detuvo en Mozambique y Mombasa, donde las relaciones con los indígenas fueron poco cordiales. En Malindi cambió el panorama. El rey de esta localidad recibió con gran cordialidad a los portugueses, realizó intercambios con ellos y, lo que es más importante, les proporcionó un piloto. Este, conocedor del régimen de los monzones, facilitó enormemente la travesía hasta Asia. La navegación a través del Indico duró tres semanas. En mayo de 1498, la costa de la India estaba a la vista de los portugueses. La flota tocó tierra en Calicut, en la costa malabar. Esta ciudad era un importante centro comercial, punto de contacto entre la India y los mer-

Claustro del monasterio de Belem, una de las maravillas del estilo "manuelino".



LUIS VAZ DE CAMOENS, EL POETA EPICO DE LOS DESCUBRIMIENTOS PORTUGUESES

Durante el reinado de Juan III se impusieron totalmente en Portugal las corrientes renacentistas. En la universidad de Coimbra enseñaron profesores extranjeros, influidos por las nuevas tendencias. Becarios portugueses estudiaron en las mejores universidades europeas. De esta manera, el espíritu del Renacimiento informó la cultura lusa, al igual que la del resto de Europa. Se difundieron por Portugal las obras de los antiguos clásicos y las de sus renovadores, los renacentistas italianos. Junto a las influencias literarias, la ética renacentista se difundió también por el país. El afán de ampliar horizontes y la importancia de la experiencia vivida como fuente de nuevos conocimientos se contraponen a la cultura dogmático-libresca propia del Medievo. Los descubrimientos geográficos dieron un campo amplísimo a estas nuevas aspiraciones.

Las influencias clásico-renacentistas, el impulso renovador y una actitud vital estrechamente ligada al momento histórico portugués se reúnen en una sola persona: Luis Vaz de Camoens.

Camoens nació en Lisboa en 1524. Era de origen noble, aunque su familia carecía de recursos económicos cuando él vino al mundo. Posiblemente estudió en la universidad de Coimbra. Allí recibió las influencias culturales que condicionan toda su obra. En lo literario, Virgilio fue su modelo. Petrarca y, sobre todo, Platón, a través de la versión de León Hebreo, completan la trilogía que más había de influir en el poeta portugués. Hacia 1542 frecuentó la corte de Manuel el Afortunado. Uno de sus primeros escarceos literarios fue causa de su desgracia. El rey creyó ver, con razón probablemente, una alusión a su tardío matrimonio con la ex prometida del príncipe Juan en un poema de Camoens. Esto le costó el destierro.

Camoens se vio obligado a partir, dejando a su amor cortesano, Catarina de Ataíde, la Natercia de sus composiciones poéticas. Combinando la espada y la pluma, de acuerdo con el arquetipo ideal del hombre renacentista, se alistó en 1547 en el ejército que combatía a los musulmanes en Africa. Dos años duró su aventura bélica, que le costó un ojo, perdido en la batalla de Ceuta. No debieron de quedar colmadas sus ansias guerreras, porque en Corpus de 1552 intervino en una riña durante la cual hirió de cierta gravedad a Gonzalo Borges, un mozo de la corte. Este nuevo percance le costó nueve meses de cárcel. Cuando salió de la prisión, embarcó en Lisboa con destino a la India. Sus correrías por el Imperio portugués se prolongaron hasta 1570, fecha de su regreso a Portugal.

Durante su primer año de estancia en Oriente recorrió el mar Rojo, navegando a bordo de una nave armada en corso contra los musulmanes. Después vivió durante algún tiempo en Goa, donde consiguió un cargo administrativo. Para desempeñarlo se trasladó a Macau. Pero su destino parecía estar reñido con la tranquilidad de una vida de funcionario. Acusado de irregularidades en el desempeño de su empleo, fue privado de su libertad y conducido a Goa para responder de los cargos que se le imputaban. El barco que lo llevaba naufragó frente a la desembocadura del Mekong. Tras ser recogido por otra embarcación, permaneció algún tiempo en Malaca hasta que se trasladó a Goa. Allí recobró su libertad tras un proceso cuyas vicisitudes ignoramos. A pesar de encontrarse en Oriente, jamás renunció a los fastos literarios propios de la refinada sociedad europea, italiana especialmente. En una ocasión organizó un banquete literario en el que sirvió a los convidados poemas en lugar de comida. Al margen de estas fantasías, su segunda estancia en Goa fue provechosa. Se cree que la mayor parte de *Os Lusiadas,* su obra capital, fue escrita durante este período. En 1567 inició su regreso a Lisboa. El viaje fue interrumpido por una larga escala en Mozambique. Por fin, en 1570, llegó a Portugal.

Dos años después aparecía la primera edición de *Os Lusiadas.* En 1580, un año antes de que Portugal quedase unido a los estados de Felipe II, moría el máximo poeta portugués.

Su obra más importante, *Os Lusiadas,* es la pieza maestra de la literatura portuguesa. Concebida como un grandioso poema épico a la manera clásica, narra las aventuras de Vasco de Gama, el genial descubridor de la India. Pero más que un personaje individual, el auténtico protagonista de la obra son todos los navegantes portugueses que abrieron la ruta de las especias. Mejor aún, el auténtico protagonista es el pueblo de Portugal, los portugueses, "os lusiadas", como indica el propio título del poema.

Os Lusiadas es un poema épico cuyo argumento está inspirado en las crónicas de los descubrimientos portugueses. La composición está influida por el gusto renacentista por los clásicos griegos y latinos. Homero y, sobre todo, Virgilio influyeron directamente en Camoens. Las experiencias en los mares de Oriente del autor son el tercer elemento que interviene en la composición del poema.

Quizás el cronista que proporcionó más material a Camoens fue Juan de Barros. Siguiendo a Tito Livio en la estructura y el título, escribió una monumental historia, las *Décadas,* dividida en cuatro partes, a saber Europa, Asia, Africa y Veracruz, que reflejaban el establecimiento de Portugal y su expansión por el mundo. Era una obra teñida por ardiente nacionalismo, muy acorde con los sentimientos de Camoens, quien la utilizó frecuentemente como fuente de inspiración.

La influencia de los clásicos en el poema de Camoens es evidente. Desde su arranque: "Voy a cantar los combates y a aquellos hombres valerosos que, desde la ribera occidental de la Lusitania, llevados por mares aún no surcados por ninguna proa..., fundaron con tanta gloria un nuevo imperio", que es una clara transposición del *arma virumque cano* de Virgilio, hasta las fantásticas bodas de Vasco de Gama con Tetis, la diosa del mar, que cierran la obra, todo acusa las influencias de la literatura épica grecolatina.

Las experiencias personales del autor en los mares de Oriente quedan también reflejadas en el poema. Las observaciones de carácter geográfico, astrológico, botánico, naturalista, etc., que se intercalan entre las aventuras y las apariciones mitológicas sólo pueden ser fruto de la observación directa en muchas ocasiones.

Os Lusiadas, obra cumbre de la literatura portuguesa, constituye una realización en el campo de las letras a la altura de la mayor hazaña histórica de Portugal, el descubrimiento y conquista de la especiería, que precisamente proporciona el tema de este poema épico.

J. F.

caderes árabes, que pronto se convertirían en un serio problema para los portugueses.

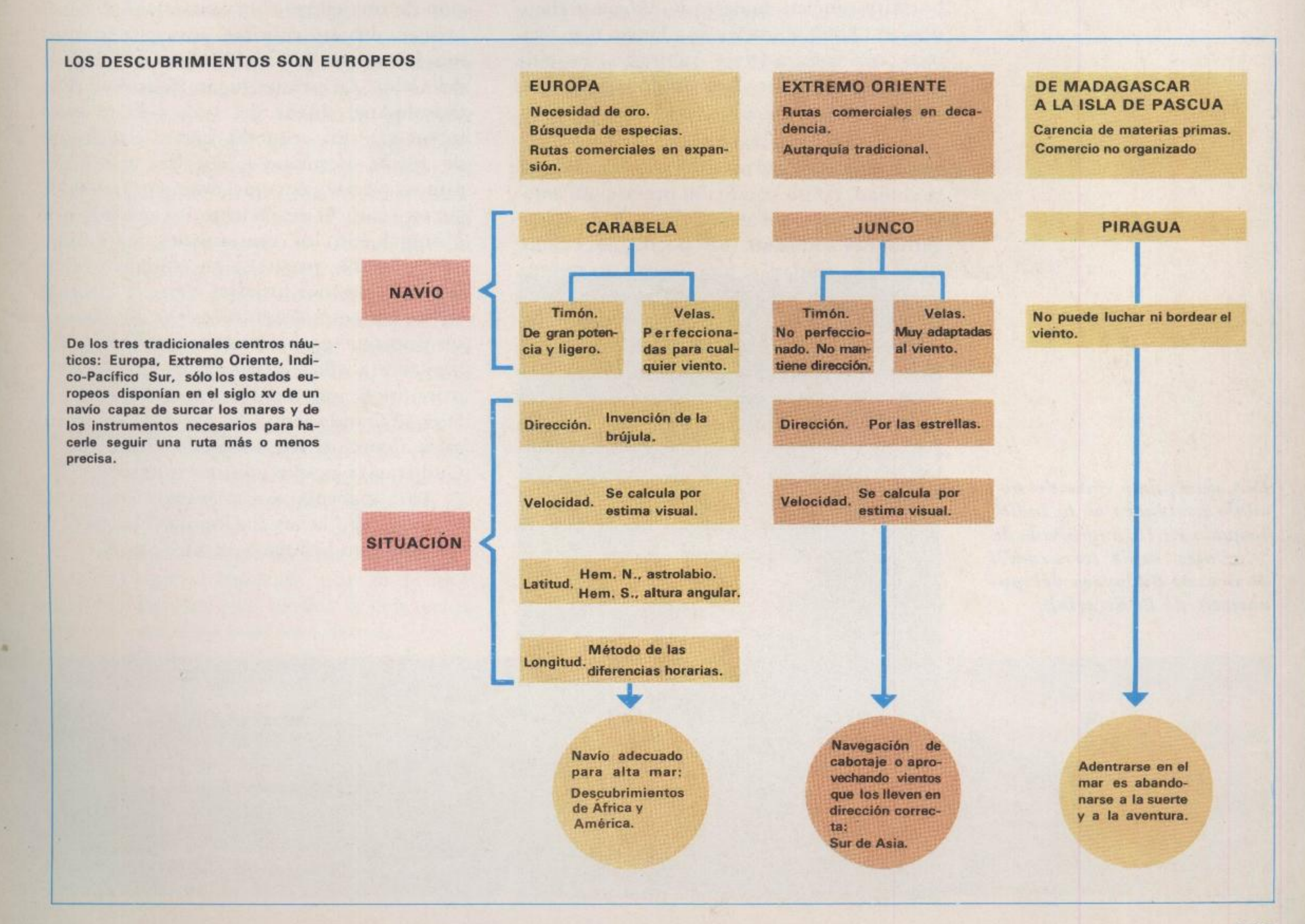
En principio, las relaciones entre Vasco de Gama y el príncipe indio que gobernaba la ciudad se limitaron a un intento mutuo de causar una impresión de poderío. El príncipe de Calicut, el samorim, recibió a los portugueses rodeado de todo el fasto oriental de que disponía. Vasco de Gama, por su parte, exaltó el poderío militar del monarca portugués, a quien representaba, y manifestó los deseos de establecer relaciones comerciales con los magnates indios. Los resultados prácticos no fueron muy grandes. De todas maneras quedaba abierta la posibilidad de futuras relaciones más satisfac-

torias. "Vasco de Gama, noble de vuestra corte, ha visitado mis estados, lo que ha sido muy de mi agrado. En mi país hay canela, pimienta, jengibre y piedras preciosas, todo en grandes cantidades. Deseo a cambio oro, plata, cuentas de vidrio y escarlata." Así rezaba el mensaje que entregó el príncipe de Calicut a Vasco de Gama para que éste lo transmitiera a Manuel II.

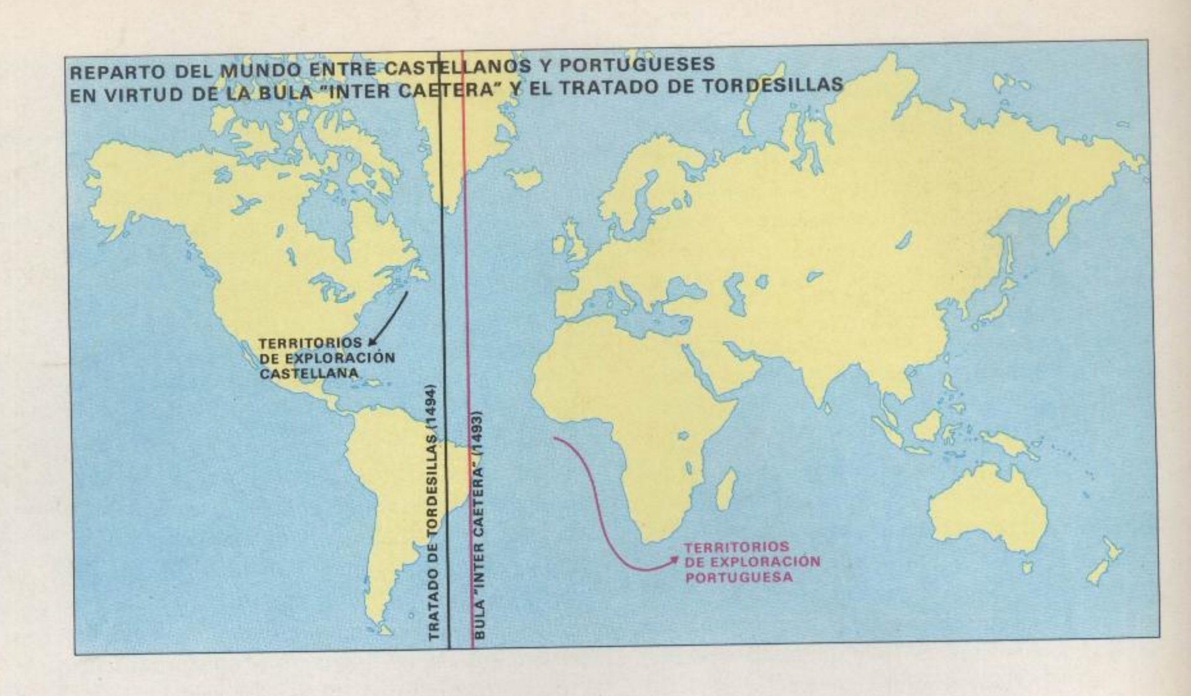
El viaje de regreso duró un año. En agosto de 1499, la flota que había abierto la ruta de la India llegaba a Lisboa. La *vía portuguesa* que unía Oriente con Occidente era una realidad. Una costa de 20.000 km y casi un continente entero ante Portugal era el resultado de las empresas marítimas que iniciara el infante don Enrique, desde el promontorio de Sagres, setenta años atrás.

Las posibilidades que el viaje de Vasco de Gama ofrecía no fueron desaprovechadas por los portugueses. A partir de 1500 cimentaron las bases del que había de ser el gran imperio colonial luso. En esta empresa, la astucia y el valor desempeñaron un papel tan importante como la brutalidad y la fuerza. La primera expedición en tomar la ruta de Vasco de Gama la dirigió Alvares Cabral. Intencionalmente o desviado por una tempestad derivó tanto hacia el Oeste, que alcanzó el Brasil. Tras tomar posesión de estas tierras en nombre del monarca portugués, reanudó el viaje hacia Africa y la India. En Calicut, las relaciones entre portugueses y el samorim fueron derivando hacia la hostilidad abierta, a causa tanto de la intervención de los comerciantes árabes como de la falta de tacto de Cabral. Este, resuelto a recurrir a la fuerza, entró en contacto con el rajá de Conchin, enemigo del de Calicut. Cabral regresó a Lisboa con la promesa de esta alianza, además de un valioso cargamento de especias. Así se inicia uno de los métodos que utilizará Portugal para introducirse en los mercados de la India: la intervención en las luchas que continuamente enfrentaban a los príncipes locales.

En 1502, Vasco de Gama realizó su segundo viaje. Además de los objetivos comerciales, tenía una misión militar muy concreta: atacar el poderío naval musulmán en



De los tres tradicionales centros náuticos: Europa, Extremo Oriente, Indico-Pacífico Sur, sólo los estados europeos disponían en el siglo xv de un navío capaz de surcar los mares y de los instrumentos necesarios para hacerle seguir una ruta más o menos precisa.

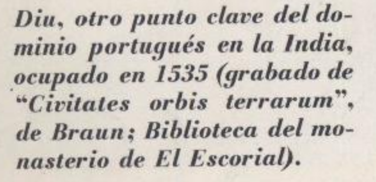


aguas orientales. Cerca de Calicut inició esta labor. Tenemos el relato de un testigo de este encuentro: "Interceptamos un barco que venía de la Meca con 380 hombres a bordo y muchas mujeres y niños. Aprehendimos 12.000 ducados y además nos hicimos con mercaderías valoradas en más de 10.000 ducados. Incendiamos después el buque con los que a bordo estaban".

Al llegar a Calicut, Vasco de Gama exigió la expulsión de todos los musulmanes de la ciudad, como condición previa para entablar negociaciones comerciales. Ante la negativa del samorim, los portugueses cañonearon la ciudad y bloquearon su puerto. Después se dirigió a Cochin, donde impuso las condiciones comerciales que más le favorecían y obligó al príncipe de esta población a conceder autorización a los portugueses para edificar factorías y fortificaciones militares. Posteriormente, ante la amenaza que representaba el samorim de Calicut, que había conseguido reunir una poderosa flota, optó por regresar a Portugal.

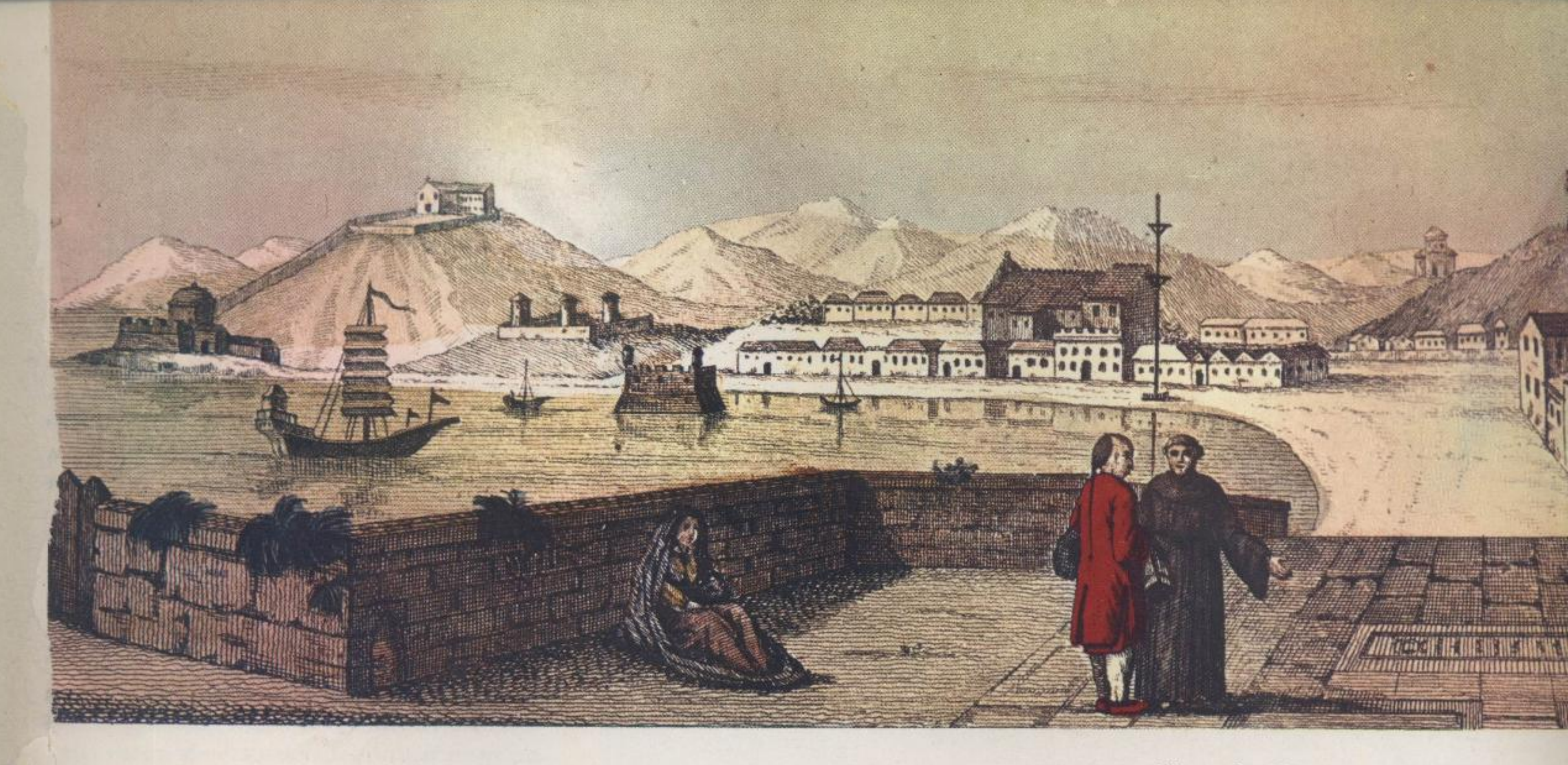
La segunda expedición de Vasco de Gama mostró a los portugueses las dificultades con que se encontraba su intento de monopolizar el comercio de las especias. Ante la amenaza que representaban los musulmanes, resultaba insuficiente la simple organización de una expedición anual. Dos objetivos previos debían cubrirse para poder sustituir la antigua ruta del Mediterráneo por la del Cabo. En primer lugar, destruir la flota musulmana, dueña del Indico hasta aquel momento. En segundo lugar, establecerse de forma permanente en los principales puntos estratégicos que dominan la ruta de las especias. Si en Oriente los enemigos de Portugal son los musulmanes, en Europa una potencia marítima se enfrentará también a la política lusitana. Venecia, afectada en sus intereses económicos por los proyectos portugueses, hará cuanto pueda para enfrentarse a ellos. Planeará incluso la construcción de un canal a través del istmo de Suez y, abandonado este proyecto, financiará la alianza de los sultanatos de Bidjapur y Gudjerat, coligados contra Portugal.

Para enfrentarse a tales enemigos y para llevar a cabo la instalación de colonias permanentes en los mares de Oriente, Portugal



Diu, otro punto clave del dominio portugués en la India, ocupado en 1535 (grabado de "Civitates orbis terrarum", de Braun; Biblioteca del monasterio de El Escorial).





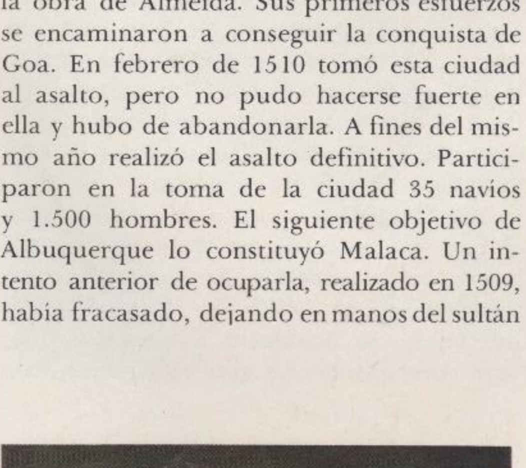
Vista de Macao en un grabado del siglo XVIII. *Esta posesión portuguesa, ya en China, fue adquirida en 1557.*

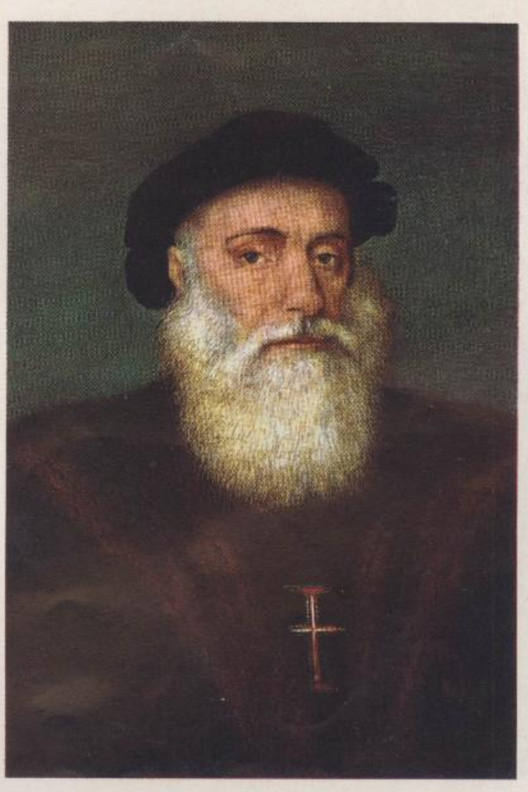
envió a la India flotas poderosamente armadas al mando de los virreyes Almeida y Albuquerque.

Almeida partió hacia la India en 1505. Estaba encargado de establecer una serie de fortificaciones, con guarnición portuguesa permanente, en los lugares estratégicos más convenientes. Debía también enfrentarse al samorim de Calicut y al sultán mameluco de Egipto, que se habían coligado contra los portugueses. Para asegurar el cumplimiento de su misión, Almeida cuando llegó a la costa malabar fomentó una revuelta en el principado de Cochin que dio el poder a un monarca favorable a los portugueses, ya que a ellos debía el trono. Afirmada su posición en Cochin, estado prácticamente vasallo de Portugal desde aquel momento, Almeida se enfrentó al soberano de Calicut. Frente a la costa malabar, la escuadra lusa infligió una seria derrota a la flota asiática. El enfrentamiento con el sultán de Egipto no tuvo unos resultados tan favorables para el virrey portugués. En un combate, trabado al sur de Bombay, entre la flota egipcia y una fracción de la escuadra portuguesa mandada por el propio hijo de Almeida, éste perdió la vida y los europeos sufrieron una dura derrota.

En un encuentro posterior, Almeida vengó la muerte de su hijo y derrotó a los musulmanes, causándoles grandes pérdidas. Cuando el primero de los virreyes portugueses regresaba a Lisboa, pereció en una escaramuza con los indígenas, cerca del cabo de Buena Esperanza. Almeida dejaba firmemente asentados los primeros jalones del gran imperio colonial portugués.

Albuquerque fue el virrey que continuó la obra de Almeida. Sus primeros esfuerzos se encaminaron a conseguir la conquista de Goa. En febrero de 1510 tomó esta ciudad al asalto, pero no pudo hacerse fuerte en ella y hubo de abandonarla. A fines del mismo año realizó el asalto definitivo. Participaron en la toma de la ciudad 35 navíos y 1.500 hombres. El siguiente objetivo de Albuquerque lo constituyó Malaca. Un intento anterior de ocuparla, realizado en 1509, había fracasado, dejando en manos del sultán





Vasco de Gama (Museo Nacional de Arte Antiguo, en Lisboa).

PRODUCTOS OCCIDENTALES	
PERSIA:	oro, plata, perlas, caballos, seda cruda.
ARABIA:	oro, plata, caballos, café, perfumes.
AFRICA:	marfil, coral, esclavos, ámbar.
EUROPA:	cobre, estaño, cinc, plomo, seda, mercurio, terciopelos, brocados.
INDIA:	piedras preciosas, arroz, textiles, azúcar.

PRODUCTOS ORIENTALES	
CHINA:	porcelanas, lacas, alcanfor, perfumes, vasos, drogas, productos manufacturados de lujo.
INSULINDIA:	clavo, pimienta, nuez moscada, oro, especias diversas.

MALACA centro de intercambios

El comercio entre Oriente y Occidente cambió poco en cuanto a productos con la llegada de los portugueses al Índico. El papel que en el siglo XVI jugaron los lusitanos lo habían desarrollado anteriormente los árabes y los persas, de quienes Portugal heredó sus bases: Malaca, Calicut, que fue sustituida por Goa. Únicamente la ruta árabe, ahora cerrada por los otomanos, fue sustituida por la de circunnavegación africana.

Mahmud Sha numerosos prisioneros portugueses. Al conocer la caída de Goa, el sultán liberó a los prisioneros, intentando congraciarse con Albuquerque. No tuvo éxito. En dos asaltos sucesivos, separados por un mes, la ciudad fue tomada por los portugueses. Durante tres días de pillaje en la ciudad conquistada, los asaltantes obtuvieron más de un millón de ducados de botín.

Desde Malaca se inició el camino hacia el Este, en busca de las Molucas, tierra de origen de las especias. En Ternate, centro principal de la obtención de la preciada mercancía, se estableció Francisco Serrão, cuya correspondencia con Magallanes iba a ser decisiva en los proyectos del gran descubridor.

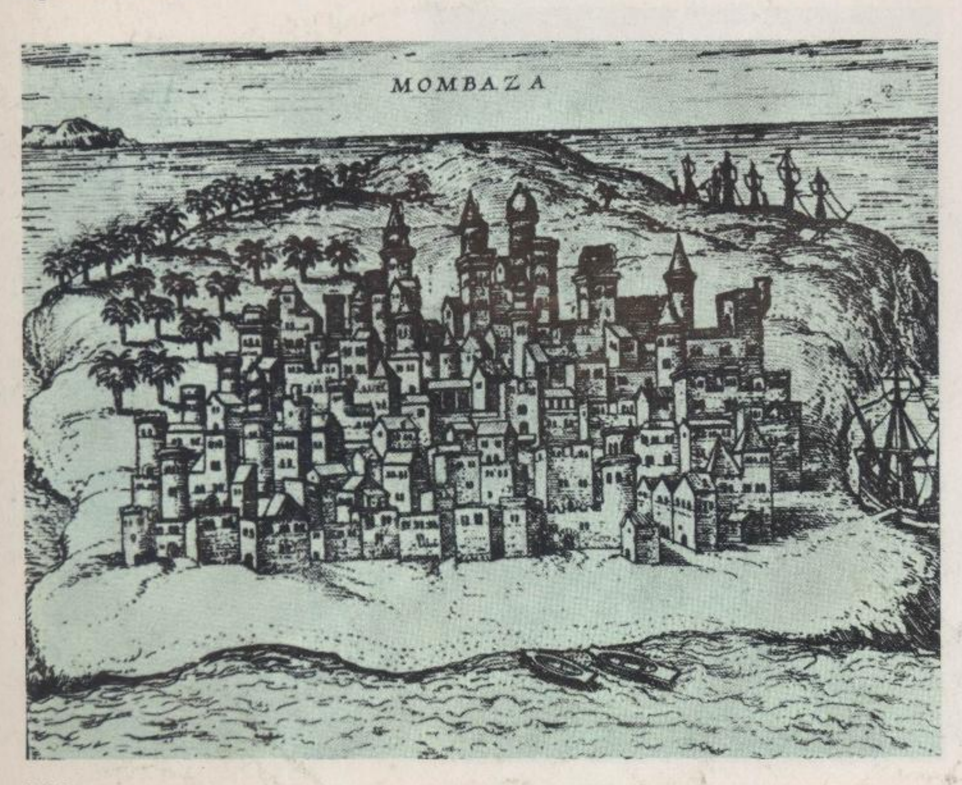
Asegurada la ruta hacia el Este, Albuquerque decidió acabar con la amenaza que representaban los musulmanes de Egipto. En 1513 atacó Adén, donde fue rechazado por los egipcios. Pese a este fracaso inicial, el virrey siguió soñando con la conquista de Egipto. Como a través de un enfrentamiento directo esto no era posible, concibió el quimérico plan de reducirlo por hambre, desviando el Nilo Azul. En la práctica se limitó a piratear por el mar Rojo, obteniendo algún resultado positivo, como la toma de Ormuz, llave del golfo Pérsico.

Con la toma de Ormuz concluye la primera fase del establecimiento colonial de los portugueses en Asia. Desde la arribada de Vasco de Gama a Calicut, en 1498, hasta la toma de Ormuz han transcurrido poco más de quince años. Contrasta este corto lapso de tiempo con los setenta años gastados en conseguir realizar el periplo africano y alcanzar la India. Parece como si, a partir del viaje de Vasco, Portugal hubiera sufrido un brusco ataque de dinamismo, se hubiera lanzado a una frenética carrera para conseguir establecerse sólidamente en el océano Indico. Existen dos razones fundamentales para explicar esta aceleración en el proceso colonial portugués. Por una parte, la tradicional rivalidad con Castilla se ve acrecentada por las nuevas posibilidades que para ésta se derivan del descubrimiento de América. La empresa de Magallanes pondrá de relieve la sagacidad portuguesa al intentar alcanzar las Molucas lo antes posible. El destino de las islas de las especias hubiera podido ser otro si los españoles, utilizando la ruta del Oeste, se hubiesen adelantado a los lusos.

El afán por instalarse lo más rápidamente posible en el Indico obedece también a la necesidad de adelantarse a la ocupación de Egipto por los turcos otomanos. La carrera fue ganada por los portugueses *in extremis*. Dos años separan la toma de Ormuz de la instalación de los otomanos en Egipto (en 1517).

Un siglo después de que don Enrique el Navegante organizara la expansión lusitana hacia el mar, Portugal contaba con una serie de dominios capaces de garantizar su supremacía desde Lisboa hasta el lejano Oriente. Frente a la costa occidental de Africa, además de las antiguas bases situadas en las Azores y cabo Verde, las islas del Atlántico central y meridional proporcionaban escalas en la ruta de las especias. A estas islas se sumaban los establecimientos en tierra firme, en Guinea y Río de Oro. La fachada oriental de Africa estaba también jalonada

Mombasa, capital de la isla del mismo nombre, descubierta y conquistada por Vasco de Gama, que constituyó uno de los puntos clave para el dominio portugués de aquellas zonas.



por fundaciones portuguesas: Sofala, Mozambique, Quiloa, Mombasa y Melinde.

En Asia, Ormuz era la llave del golfo Pérsico y Diu, Goa, Cananor y Cochin se extendían a lo largo de dos mil kilómetros por la orilla oeste del Decán. Más allá, Malaca y los establecimientos de las Molucas completaban las bases de la talasocracia portuguesa.

Cien años habían bastado para que un país con sólo un millón de habitantes descubriese medio mundo y se hiciese con un imperio que se extendía a lo largo de las costas de Africa y del Asia meridional.

La explotación colonial de tal imperio presentó serias dificultades y dio origen a una serie de instituciones en las que la participación prioritaria de la monarquía permite hablar de un auténtico capitalismo de estado. Ya se ha dicho que los intereses económicos fueron importantes desde las primeras expediciones. Ya en la época del infante don Enrique funcionaba en Lagos un almacén comercial al que se denominaba Casa de Guinea. Este fue el origen de la Casa de la India, verdadero ministerio de asuntos coloniales. Las cortes no tenían jurisdicción sobre la Casa de la India. A consecuencia de esto, los recursos coloniales constituyeron un recurso financiero, libre de toda fiscalización, para la monarquía, que hizo de ellos un instrumento de carácter absolutista. Los beneficios que producían las importaciones eran considerables. En la Casa de la India se distribuían las mercancías en diversas mesas u oficinas. La importación de marfil era un monopolio de la casa real. Esta recibía también una parte de todas las mercancías importadas. Esta tasa real variaba según los productos, pudiendo llegar a alcanzar los cinco octavos.

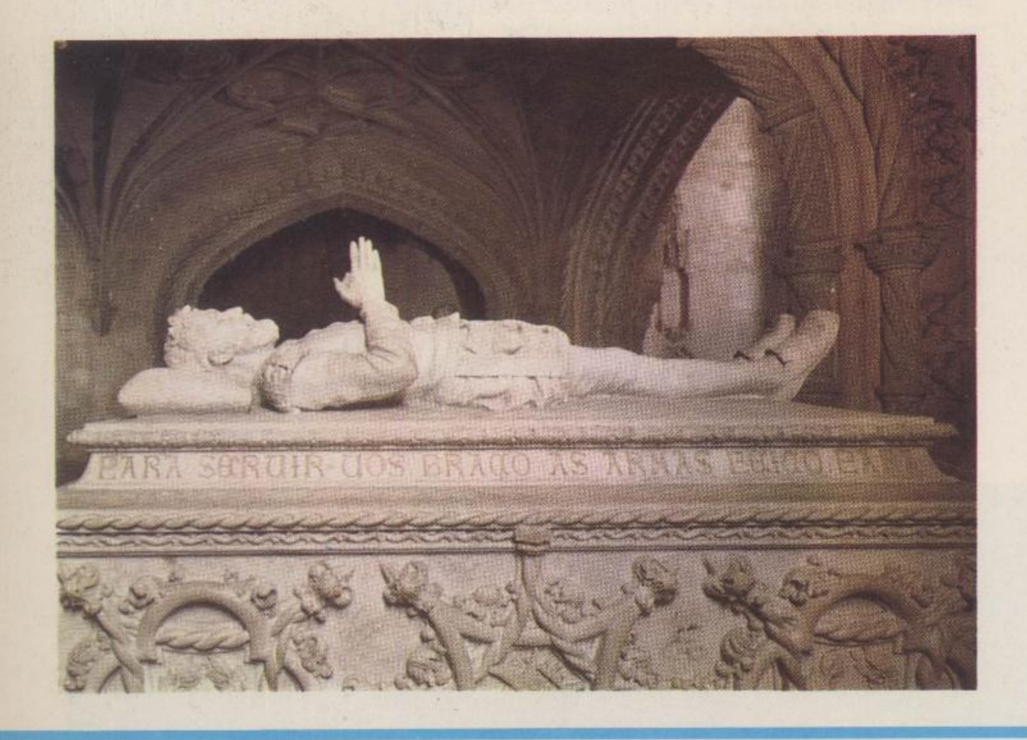
La contrapartida de estos beneficios era asimismo importante. Los gastos necesarios para organizar anualmente la flota que partía hacia la India eran muy grandes. Las pesadas naves de carga, las carracas, necesitaban escolta militar. Las soldadas de las tripulaciones alcanzaban cifras muy altas. El mantenimiento de las plazas fuertes y de las flotas de guerra de Oriente se sumaban al capítulo de gastos. El equilibrio económico del imperio era, pues, precario. La política de la monarquía portuguesa no hizo nada para favorecerlo. La activa política exterior en el norte de Africa y el gusto por la magnificencia de las construcciones, típicas del *manuelino* como el claustro de Belem, comprometieron la salud de las finanzas portuguesas. La unión con España en 1580 no hizo sino acelerar este proceso. Los portugueses no pudieron mantener su monopolio imperial en las tierras de las especias. Pronto, franceses, holandeses e ingleses consiguieron arrebatar la primacía a los comerciantes portugueses de Oriente. Pero esto no empaña en lo más mínimo el brillo del genio lusitano, capaz de incorporar a la civilización occidental un continente entero.

Monasterio de los Jerónimos (Lisboa), donde está enterrado Camoens, el cantor de las gestas portuguesas en los mares de la India.



BIBLIOGRAFIA

Amsler, J.	*El Renacimiento,* tomo II de "Historia universal de las exploraciones", Madrid, 1968.
Cortesao, J.	*Los portugueses,* tomo III de la "Historia de América" dirigida por A. Ballesteros, Barcelona, 1947.
Coutinho, G.	*A nautica dos descobrimentos,* Lisboa, 1951.
Fontoureda Costa, A.	*A ciencia nautica dos portugueses na epoca dos descobrimentos,* Lisboa, 1958.
Grimberg, C.	*Descubrimientos y Reformas,* tomo IV de la "Historia Universal Daimon", Barcelona, 1967.
Peres, D.	*A History of the portuguese discoveries,* Lisboa, 1960.
Pérez Embid, F.	*Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el tratado de Tordesillas,* Sevilla, 1948.
Seco Serrano, C.	*El siglo de los grandes descubrimientos geográficos,* "Cuadernos de Historia Mundial", Neuchatel, 1958.



Sepulcro de Camoens, en el monasterio de los Jerónimos de Lisboa.